



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

**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'ammodernamento 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



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

28. LUG. 2009

PROT. N° 3082/CALLPP/CO.

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

Alla 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

Alfreda Peri

Viale Aldo Moro 38
40127 Bologna

tel 051 527 3835-37-04
fax 051 527 3834

assmobilita@regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it



46 100 40 30

2004 206 1

PARERE DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA IN MERITO ALL'INTESA 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 ferroviario 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 Rosso 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 Scorcetoli-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).

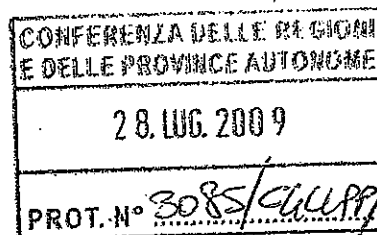
Si chiede inoltre che, nell'ambito delle priorità ed emergenze dell'Emilia Romagna siano da prevedere già a partire dal 2010 le seguenti ulteriori opere:

- 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 IGRNIGRIP110.40.40

*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 cordialissimo.

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

Palazzo Chigi

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;

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.O. Ufficio Contratti

- 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, recepite dalla Conferenza Unificata;

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare P. Ufficio Contratti

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 COSTITUITE 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.

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare: *[Firma]* Uff. Ufficio Contratti

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.

- o **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

- o **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"

- o **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
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.;

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Ufficio Contratti

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;

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.E. Ufficio Contratti

- 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, recepite dalla Conferenza Unificata;

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare P.O. Ufficio Contratti

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 COSTITUITE 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.

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.O. Ufficio Contratti

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
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.;

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Il Responsabile Contratti

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 – Antrodoco

Completamento della linea ferroviaria San Benedetto- Ascoli Piceno che permetterà il collegamento con la linea ferroviaria Sulmona – l'Aquila-Antrodoco 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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.C. Ufficio Contratti

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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare P.O. Ufficio Contratti

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 residuali 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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare P.O. Ufficio Contratti

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-Pontelatrave**
Appaltato
Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero S.p.A.

Costo 40,55 Meuro
Finanziato 40,55 Meuro

- **Tratto Pontelatrave-Colfiorito**
Progetto preliminare. Questo tratto rientra nel lotto più ampio Pontelatrave-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 Fiastra: 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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare F.O. Ufficio Contratti

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 conformità urbanistica art.81 L.616/77
Soggetto aggiudicatore: ANAS.

Costo	96,701 Meuro
Disponibilità	37,126 Meuro; legge 388/2000 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

- Agguamento 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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare P.O. Ufficio Contratti

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
Da finanziare	42,00 Meuro

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.O. Ufficio Contratti

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 liare 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	110,000 Meuro

MIGLIORAMENTO DELLA RETE E DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

La Regione Marche ha finanziato la realizzazione del progetto-pilota relativo alla fattibilità tecnica-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

Per copia conforme all'originale
uso amministrativo
Titolare P.S. Ufficio Contratti

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

- **Elettrificazione**

- 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 foranca 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 reperire circa 45 milioni di euro, aggiuntivi ai 16 milioni di euro già disponibili.

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
Da finanziare 73,500 Meuro

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.O. Ufficio Contratti

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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.O. Ufficio Contratti

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

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo

Titolare F.C. Ufficio Contratti 21

- Aree leader
- NUOVO ASSE DELLA VAL POTENZA
- EX SS361 "SETEMPEDANA" TRAFORO DEL CORNELLO E COLLEGAMENTO SS3 FLAMINIA
- STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"
- SS4 "SALARIA"
- EX SS78 "PICENA"
- SS81 "PICENO-APRUTINA"
- E45 - BRETTELLA 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.

Per copia conforme all'originale per
uso amministrativo
Titolare P.O. Ufficio Contratti

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)

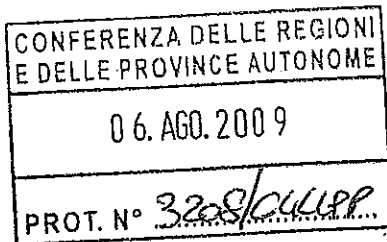
Ancona, il 12/03/2009

Colombo



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

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



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

e p.c. Dr. Vasco 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 fonti, 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): M€ 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 M€, 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 garantirne 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

50127 Firenze, Via di Novoli 26
Tel. 055 4382111
Tel. 055 4383889 Fax 055 4383180
riccardo.conti@regione.toscana.it

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:

- **Iotto 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;**
- **Iotto 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.

REGIONE SARDEGNA

PRO 01/21

0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
PRESIDENZA

Dot. me Graio
14/9
BR

Il Presidente

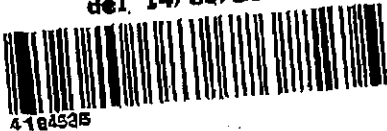
Regione Autonoma della Sardegna
Ufficio di Gabinetto della Presidenza
Prot. Usata del 11/09/2009

Prot. nr. 0003810
classific.: art. 2.1

Cagliari, 11 SET 2009



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



4184535

> Al Signor Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Altero Matteoli
Fax 0644267370

> Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Conferenza Unificata
Fax 0667799278

> Al Capo Struttura tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ing. Ercole Incalza
Fax 0644128177

> Al Coordinatore settore tecnico
Struttura tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Fax 0644128177

e.p.c. > Al Presidente della Conferenza
delle Regioni e delle Province Autonome
Dott. Vasco Errani
Fax 064681658

> Al Coordinatore Commissione Infrastrutture della Conferenza delle
Regioni e delle Province autonome
Fax 0615629050

> Al Coordinamento tecnico interregionale
c/o la sede di Roma della Regione Campania
dott. Paolo Gargiulo
Fax 066780400

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 economica 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 iscritti e da inserire nell'allegato infrastrutture 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 svincoli 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 65,411 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 svincoli 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 Tirsu-Flumendosa 4° lotto. Collegamento sulcis-igliesiente. 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 Villasimius. - 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 Nieddu, traversa di Medau Aingiu sul Rio Is Canargius 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'Allusia 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 Flumendosa a Monte Perdosu
Importo totale, pari a 120,60 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. Prosecuzione 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 sopraflutto a levante:**

1. Primo 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 € 3 milioni.
2. Completamento funzionale - Importo € 4 milioni.
- Viabilità di collegamento porto commerciale - SS 131 camionale:
 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 € 6.500.000,00
 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
 - Resezione 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

11/09/2009 17:57

0039-070-272485

REGIONE SARDEGNA

PAG 06/27

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 Friamo - 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.

~~11/09/2009 17:57~~

0039-070-272405

REGIONE SARDEGNA

PAG 07/27

0039 070 272405

**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

PRESIDENZA

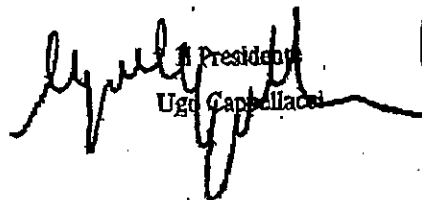
Il Presidente

Metropolitana dell'area vasta di Cagliari - si propone un sistema integrato ed interconnesso basato su una linea di metropolitana portante sotterranea (già inserito 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. - Vs. rif.

Al Coordinatore della Commissione
Infrastrutture, mobilità o governo del
territorio

Aosta/Aosun **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/cu

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 segnalate 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 prese in considerazione dal Ministero nella predisposizione del nuovo Programma Infrastrutture Strategiche di giugno 2009.

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.

IL PRESIDENTE
Augusto Rolandin

All. c.s.

ENLR

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

11100 Aosta - 1, Place Daffroyes
téléphone +39 0165273224
télécopie +39 0165273183
00187 Rome - 355, Place Colonna
téléphone +39 0647844473

11100 Aosta - Piazza Dell'eyes, 1
téléphone +39 0165273224
téléfax +39 0165273183
00187 Rome - Piazza Colonna, 355
téléphone +39 0647844473

www.valle-aosta.it
www.regionevalle-aosta.it

Région Autonome
Valle 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 affidente al secondo lotto (tratto abitato di Etroubles) e 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 e 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 autosiradale 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 VIA.

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 (inscritta 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
Valle d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

prioritari sulla tratta valdostana: realizzazione della variante Verrès-Châillon; 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 1.166/2002	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.



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

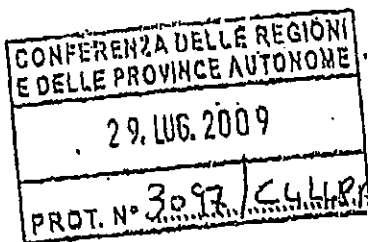
Data 29 LUG. 2009

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

**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

Regioni, "Intese Generali Quadro" e gli aggiornamenti

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

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

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

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

Tale quadro di informazioni deve intendersi come meramente censuario.

Programmi di interventi, le infrastrutture e le risorse

Veneto

Sistemi Infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogno netto rispetto	Stato dell'opera al 31/12/2009	Stato dell'opera al 31/12/2009
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	Privati			
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	223,92	-	1,00	-	-	-	222,92	da avviare al 2013	no
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona	90,40	-	-	-	-	-	90,40	da avviare al 2013	no
rete ferroviaria	Quadruplicamento Fortezza - Verona: Ingresso a Verona Nord (lotto 4)	249,00	-	-	-	-	-	249,00	da avviare al 2013	no
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario AVIAC Verona-Padova	5.130,00	-	182,00	-	-	-	4.948,00	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 (tratte Vicezza/Castelfranco, Treviso/Concigiano, Quarto d'Altino/Padovano, Padova/Monselica)	140,00	-	79,75	60,25	-	-	-	finanziati in corso	no
rete stradale	Passante di Mesfere	1.134,54	160,38	160,00	-	-	814,16	-	finanziati in corso	no
rete stradale	Superstrada Pademontana Venezia	2.177,30	-	-	173,00	-	2.004,30	-	da avviare al 2013	no
rete stradale	(P) Autostrada Nogara (VR) - Mare Adriatico	1.200,00	-	-	50,00	-	1.150,00	-	finanziati da avviare	si
difesa del suolo	Safeguardia della laguna e Città di Venezia: sistema Mo.S.E.	4.271,60	3.132,70	111,00	-	-	-	1.027,90	finanziati in corso	no
Edilizia	Infrastruttura celebrazione 150° anniversario Unità d'Italia - Palazzo del Cinema e Congressi di Venezia	70,56	-	20,00	50,56	-	-	-	finanziati in corso	no
Riepilogo Totale		15.365,32	4.329,08	473,75	342,81	-	4.003,46	1.212,22		

Legge Finanziaria 2008

29/87/2009 09:02 +3:

064881658

GAB. PRESIDENTE

PAG 07/12

28. Lug. 2009 15:33

Veneto Strade spa 041 2907852

Nr. 0110 Y. 07/11
 N. 130 DEL 06/04/2006

ALLEGATO 2

In corsivo i subinterventi per i quali è intervenuta dall'erogazione del CIPE

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

SISTEMA VALICHI

Traforo di sicurezza del Frejus

Frejus

- nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lyon
- Sempione
- Linea Novara-Borgomanero-Sombione; raddoppio Vignale-Oleggio-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 89/2004)

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi ferroviari

Linea ferroviaria Aosta-Mantigny

Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)

- linea AV/AC Milano-Verona
- collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova
- nodo di Verona
- AV Venezia-Trieste

Tratta Venezia-Udine-Vicenza

Accessibilità ferroviaria Malpensa

- raddoppio linea ferroviaria Milano-Montara; tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina
- potenziamento linea Rho-Arona; tratta Rho-Gallarate
- nuova collocazione transfrontaliera Arcisate-Slabio; tratta Arcisate-confine di Stato
- riqualificazione linea ferroviaria Saronno-Seregno
- linea ferroviaria Novara-Saronno; variante di Galliate
- accessibilità da nord a Malpensa

Granda ferroviaria merid nord Torino

- nuova collocazione ferroviaria nodo urbano di Torino; potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merid

Accessibilità Valtellina

Sistemi stradali ed autostradali

Tunnel Monte Bianco

Completamento stradale Corridoio 5

- raccordo Villette-Gorizia; adeguamento a sezione autostradale
- ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villette
- raccordo autostradale A4-Vel Trompia
- raccordo autostradale Ospiate-Montichiari
- potenziamento 5^a corsia A4 tratta veneta e friulana
- A4 Torino-Milano
- riqualificazione SS 13 Ronche-conf. Provincia Pordenone
- SS 56

- collegamento SS 13-A23 SS 404

- opere integrate al passante di Mestre e asse di viabilità tangenziale di Corina

Accessibilità Valtellina

- SS 38 lotto 1 variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tivano (compreso)
- SS 38 Stazzona-Loceto 1^o stralcio
- Tangenziale di Sondrio

Accessibilità Malpensa

- collegamento stradale, in variante alle SS 341 Gellaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8-SS 327
- accessibilità Malpensa: collegamento SS 11 Padana superiore a Magenta - tang. Ovest Milano, variante Abbiategrasso o 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

PAG. 08/12
P. 7/11



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 Baseggio, 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 +3
28. Lug. 2009 15:33

064881658

GAB. PRESIDENTE

PAG 09/12

Veneto Strade 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. Silvano Zanuzzi

Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità
Via Cesteo Baseggio, 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

2-06-1411, 01/0

9/11



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

M. INF. GABINETTO
Ufficio Direzione Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Proc. 802009-12/09/2009-ITSCITA

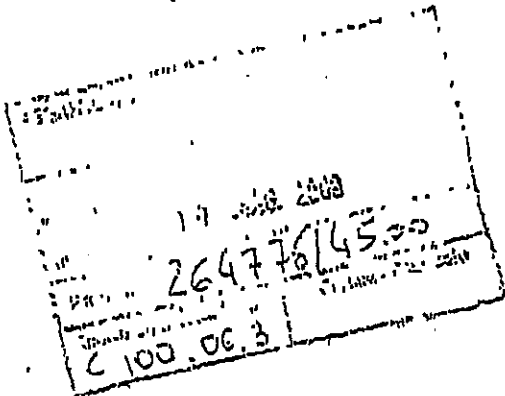
Ing. Silvano VERNIZZI
Segreteria Regionale alle
Infrastrutture e Mobilità
Via Cesco Basiglio, 5
30174 - Mestre Venezia

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



IL COORDINATORE
Arch. Giuseppe Melc



REGIONE DEL VENETO

COPIA

giunta regionale

| Data: - 8 GIU. 2009

| Protocollo: 989/CT.520000200 | 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).

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

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

Preg.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 Conegliano Belluno e Montebelluna Rovigo	120
Collegamenti tra A 4 Venezia Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle trasse 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



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 signature]



307 30 APR. 2002

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 urbana 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. comma della legge 443/01 ogni intervenuta esigenza ed ogni altra Intesa come sopra posta in essere



307 30 APR. 2009

PR

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 ^{art.1} all'art.1, comm.1, 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 ALEGSTO*
Il Segretario della Giunta Regionale
(F.to. 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;
 - incentivare lo sviluppo sostenibile della mobilità sul territorio in termini di

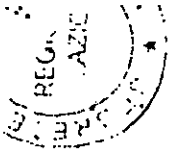


adeguamento dei nodi di interscambio funzionali all'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria, ecocompatibilità del trasporto, innovazione tecnologica per il miglioramento della circolazione ferroviaria:

- 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 M€ 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 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 :

- 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.Lds.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 "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*"

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; "completamento della Cassia a 4 corsie tra Monterosi e Vetralla" (innesto sulla



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; 0
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. 0

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 ferrovia regionale Roma -Civitacastellana - Viterbo, tra le stazioni di S. Oreste e Viterbo", e la realizzazione della "nuova linea in doppio binario tra Bagnaiia - 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;