Nota Integrativa del

2° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005-2008

Piano delle Infrastrutture Strategiche

Legge n. 443 del 21 dicembre 2001

Approvato dalla Conferenza Unificata

nella seduta del 14 ottobre 2004

La presente Nota Integrativa del 2° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il periodo 2005 - 2008 relativo al Piano delle Infrastrutture Strategiche, è stata predisposta nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001.

A seguito dei formali confronti in sede di Conferenza Unificata, nella seduta plenaria del 23 settembre 2004 e in quelle di approfondimento tecnico-istituzionale del 30 settembre 2004 e del 1 ottobre 2004, nonché in ulteriori incontri istruttori, nella presente Nota sono stati considerati tutti i suggerimenti formulati dalle Regioni, dalle Province e dai Comuni interessati. Nella seduta della Conferenza Unificata del 14 ottobre 2004 è stata raggiunta l'Intesa tra il Governo, le Regioni e le Autonomie locali (UPI, ANCI, UNCEM).

Il DPEF 2005-2008 e la presente Nota Integrativa sono stati pertanto redatti nel rispetto delle procedure di legge e che di seguito si ritiene opportuno riportare:

"Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua 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. L'individuazione e' operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti. Nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma, il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale,nonché a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese e per l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria delle

infrastrutture e della gestione dei servizi pubblici locali di difesa dell'ambiente…….. Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso. Il programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria deve contenere le seguenti indicazioni:

a) elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
b) costi stimati per ciascuno degli interventi;
c) risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;
d) stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;
e) quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi"

Nella redazione della proposta si è tenuto conto, oltre ai vincoli di cui sopra, anche di quelli legati alla coerenza degli interventi con il quadro delle scelte strategiche di infrastrutturazione approvate dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 e relative al nuovo quadro delle reti TEN - T, cioè al nuovo **Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della Unione Europea**.

Questa Nota Integrativa contiene le proposte e le varie indicazioni avanzate dalle singole Regioni e, soprattutto, si configura come una naturale evoluzione e manutenzione di quanto programmato d'intesa con le Regioni a partire dal Programma approvato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001.

Anche il quadro delle esigenze finanziarie rispetta integralmente la previsione dello scorso anno che ipotizzava, nel triennio 2004 – 2007, un'esigenza di risorse, a carico del volano globale da destinare alle opere della Legge Obiettivo, pari a circa **21 miliardi di €.**

Per dare quindi coerenza, tra quanto identificato nel quadro programmatico e quanto necessario per la sua realizzazione in termini finanziari e per garantire la continuità delle scelte in materia di grandi opere, sarebbe necessario inserire, nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria, un volano di risorse pari a circa **7,2 miliardi di €.**

Per quanto concerne le nuove opere, quelle riportate nella **Tabella 2.1 "Aggiornamenti e nuove proposte",** si ritiene opportuno precisare che trattasi **o di miglioramenti progettuali di opere già programmate,** e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001, **o di nuovi interventi** funzionalmente complementari a quelli già previsti nel Programma prima richiamato, **o, infine, di interventi relativi ad aggiuntività espressamente previste in appositi strumenti normativi**, quali l'art. 3 comma 91 e art. 4 comma 151 della Legge 350/2003.

In particolare, questi ultimi due articoli della Legge 350/2003 (Finanziaria 2004) riguardano rispettivamente la messa in sicurezza degli edifici scolastici e la costituzione di un Fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.

Quindi le seguenti proposte:

1. **Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali. Legge 350/2003 Art. 4 comma 151 (importo previsto 250 milioni di Euro)**

2. **Messa in sicurezza Edilizia scolastica Legge 350/2003 Art. 3 comma 91 (importo previsto 200 milioni di Euro)**

essendo già contemplate in appositi strumenti legislativi, automaticamente, sono state inserite, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 1 della legge 443/2001 e dall'art. 3 della Legge 166/2002, nel documento allegato al DPEF 2005 – 2008.

Poi, come detto prima, ci sono due altri tipi di proposte, cioè:

- quella relative a miglioramenti progettuali di opere già programmate e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001;

- quella relative a nuovi interventi funzionalmente complementari a quelli già previsti nel Programma prima richiamato.

Ebbene, per quanto concerne quest'ultimo gruppo, quello per il quale la Conferenza Unificata dovrà fornire apposito parere, si precisa che si tratta di 8 sistemi di opere infrastrutturali di mobilità, con effetti finanziari, che qui sinteticamente vengono riportate:

1.
Corridoio plurimodale dorsale centrale: Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo e Linee ferroviarie Modena - Sassuolo e Sassuolo–Reggio Emilia

Nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche sono previsti all'interno del comparto "Corridoio plurimodale dorsale centrale" il "Collegamento stradale Campogalliano-Sassuolo", nonché sono previsti – e precisati nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con la Regione Emilia Romagna il 19 dicembre 2003 – gli interventi che danno organicità plurimodale al sistema territoriale attualmente caratterizzato da grandi attività produttive, anche attraverso il potenziamento del collegamento ferroviario tra i centri rilevanti dell'area. In tale quadro, da un lato, si dispone una dotazione finanziaria pubblica per l'intervento di viabilità già inserito solo per il ricorso alle procedure e, dall'altro, si conferma l'impegno attuativo per la modalità ferroviaria.

L'importo previsto per il Collegamento autostradale è pari a 334 milioni di Euro, dei quali 284 milioni di Euro sono previsti nel Piano Triennale ANAS e 50 milioni di Euro sono aggiuntivi; per la realizzazione dell'opera si attiveranno forme di partenariato pubblico-privato. Per le Linee ferroviarie si prevede la copertura finanziaria con le disponibilità residue sulla Legge 910/86.

2.

Schemi idrici (Puglia - Campania): Nuova galleria Pavoncelli AP

Trattasi di un intervento strettamente interrelato con quelli già previsti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche e che rafforza la organicità della rete idrica pugliese. L'opera ricade in territorio campano ed è prevista nelle Intese generali quadro sottoscritte con le Regioni Campania e Puglia.

L'importo stimato dell'opera è pari a 72 milioni di Euro; la copertura finanziaria si prevede con il ricorso al Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) di competenza delle Amministrazioni Centrali.

3.

Schemi idrici (Sicilia): Potenziamento acquedotti siciliani Centro Orientale

Trattasi di un intervento che rende organico l'intero intervento programmatico relativo sempre agli schemi idrici previsto nel I Programma delle Infrastrutture Strategiche più volte richiamato. Lo scorso anno tale intervento non fu inserito e tale lacuna rendeva poco integrata l'area centro-orientale dell'isola con l'intero sistema insulare.

L'importo stimato dell'opera è pari a 67 milioni di Euro; è in corso verifica di accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS).

4.
Nuovo collegamento autostradale Albenga – Garessio – Ceva/Millesimo

L'intervento proposto consente un miglioramento sostanziale dei collegamenti viari tra la Regione Piemonte e la Regione Liguria. Allo stato attuale, sia per il traffico pesante che per quello leggero, questa interazione non solo non avviene, ma gli assi stradali esistenti hanno incidentalità elevate e non consentono trasferimenti fluidi tra aree essenziali per la crescita economica del Paese. L'intervento è compreso fra le opere funzionalmente aggiuntive inserite nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con le Regioni Liguria e Piemonte.

L'importo stimato dell'opera è pari a 260 milioni di Euro; è in corso verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato.

5.
Metropolitana lagunare di Venezia

L'intervento è facilmente riconducibile tra quelli che fanno parte del comparto "Allacciamenti ferroviari e stradali ai grandi HUB aeroportuali" previsti sempre nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, più volte richiamato. Infatti, tale intervento consente il collegamento funzionale tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Venezia (3° aeroporto nazionale). Tale intervento è previsto, tra l'altro, all'interno della Intesa Generale Quadro firmata dalla Regione Veneto, dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Presidente del Consiglio nel dicembre 2003.

L'importo dell'opera è pari a 290 milioni di Euro; è in corso verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato.

6.
Complementi di viabilità del Corridoio 5: Opere integrate al Passante di Mestre e Asse di viabilità tangenziale Cortina d'Ampezzo

Nel quadro degli interventi di viabilità a complemento del Corridoio 5 previsti nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, l'opera è stata precisata dalla Regione Veneto per superare un blocco reale che sistematicamente si crea in uno dei centri più frequentati, sia nel periodo estivo che invernale, da parte di un turismo nazionale ed internazionale. Inoltre, tale blocco mette in crisi i collegamenti longitudinali all'interno della regione penalizzando in modo sistematico una vasta area del Paese. L'intervento proposto, tra l'altro, per la rilevanza della domanda di trasporto e per la contestuale possibilità di ottimizzare i flussi di accesso alla località turistica, riesce ad abbattere, in modo sostanziale, sia il forte tasso di inquinamento che l'attuale traffico genera, sia la incidentalità che raggiunge nella zona tassi patologici sempre più elevati. L'intervento, per le condizioni di canalizzazione dei transiti e per la serie di aree parcheggio previste, può contare per una quota rilevante su forme di partenariato pubblico privato. Inoltre, al fine della completa realizzazione del Passante di Mestre, sono precisati – solo per gli effetti procedimentali, essendo la copertura finanziaria già assicurata da norme nazionali specifiche e dalla Regione Veneto – le opere complementari e di integrazione funzionale del Passante di Mestre sulla base dell'accordo intervenuto tra i Comuni interessati, la Regione Veneto e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le opere di complemento del Corridoio 5 sono previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta dal Governo con la Regione Veneto.

L'importo stimato dell'opera è pari a 330 milioni di Euro ed è in corso verifica il ricorso a forme di partenariato pubblico privato.

7.

Corridoio Tirrenico – Viabilità complementare dell'autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino

Tale asse è strettamente interrelato con almeno tre opere già previste nel 1° Programma delle infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001: **la prima** è con quella inserita all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce "Roma GRA", **la seconda** è con quella relativa all'opera prevista all'interno del comparto "HUB interportuali" sotto la voce "interporti area romana", **la terza** è con quella relativa all'opera prevista nel comparto "Corridoio Tirrenico" sotto la voce "Pontina – A12 – Appia". Trattasi, quindi, di un collegamento che dà organicità funzionale.
L'opera sarà realizzata previa Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Lazio, la Provincia di Roma e i Comuni di Roma e di Fiumicino. A seguito della definizione operativa degli interventi si terrà conto della competenza della Regione Lazio per la realizzazione di eventuale viabilità di secondo livello quale opera strategica di interesse regionale.

L'importo stimato dell'opera è pari a 150 milioni di Euro ed è in corso di verifica il ricorso a forme di partenariato pubblico privato.

8.
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto.

L'intervento funzionalmente complementare al Ponte sullo Stretto è mirato a risolvere essenzialmente le problematiche di assetto urbanistico interne alle realtà urbane di Messina e Villa San Giovanni. In realtà, trattasi di interventi che consentono alle attuali realtà urbane di poter disporre di adeguati cambiamenti di destinazione d'uso degli attuali impianti stazione, degli attuali assi ferroviari e stradali che, attraversando gli ambiti urbani prima richiamati, potrebbero penalizzare l'assetto urbanistico delle due città. Al tempo stesso l'intervento proposto cerca di dare massima forza e continuità al nuovo tessuto di relazioni che si genera, attraverso la realizzazione del ponte, tra le due città. Gli interventi, già considerati nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con le Regioni Sicilia e Calabria, saranno realizzati previa Intesa con le Regioni e con gli Enti Locali interessati.

L'importo stimato dell'opera è pari a 300 milioni di Euro; è in corso verifica ricorso a parte Fondi PON.

Dalla situazione sopra evidenziata, si evince chiaramente che siamo in presenza di soli 8 nuovi interventi con previsioni finanziarie e, quindi, di fronte ad una fisiologica crescita legata, essenzialmente, ad integrazioni mirate a dare al programma di infrastrutturazione la massima carica di organicità.

La Regione Piemonte, ai soli fini dell'utilizzo delle procedure previste per la Legge Obiettivo n. 443 del 2001 e norme correlate – così come analogamente previsto per altre opere nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale – ha ritenuto di avanzare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero della Salute, in sede di Conferenza Unificata, la proposta di inserimento del nuovo **Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette** e delle relative infrastrutture formative e di collegamento.

Per completezza di informazioni, si riporta qui di seguito anche la serie di interventi relativi a miglioramenti progettuali di opere già programmate - e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, e nelle Intese Generali Quadro sottoscritte dal Governo con le singole Regioni – nonché relativi alla correzione di errori materiali e/o formali come convenuto con le Regioni interessate.

Asse autostradale Milano – Torino

Tale intervento era previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Corridoio plurimodale padano" sotto la voce: "**Completamento stradale Corridoio 5**".
L'importo stimato dell'opera è pari a 1.120 milioni di Euro; non vengono richieste risorse ma solo il supporto delle norme della Legge Obiettivo.
L'opera che si propone – già prevista nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con la Regione Piemonte e con la Regione Lombardia - costituisce, quindi, solo un chiarimento formale dell'intervento, in quanto trattasi di un rilevante segmento stradale del corridoio plurimodale 5 Lisbona – Kiev.

Viabilità di collegamenti transappennici tosco-emiliani. Viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca

Nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono stati previsti: il potenziamento di tutta la principale viabilità dei valichi transappennici tosco-emiliani (SS 64, 67, 12, 63 e 62) e gli allacciamenti intermodali per l'Interporto di Guasticce, con le previsioni finanziarie che si intendono confermate nel DPEF 2005-2008, come indicato nella Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Toscana. Inoltre, nel citato 1° Programma, è stato previsto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti uno studio di fattibilità per una possibile nuova tratta Lucca – Modena, affidando a successive valutazioni e Intese con le Regioni interessate gli sviluppi. Nella conferma di questi obiettivi, in corso di attuazione, nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Toscana sono anche state considerate le esigenze di assicurare il potenziamento della linea ferroviaria Pistoia – Lucca – Viareggio. Per il potenziamento della Linea ferroviaria Montecatini – Pistoia – Lucca – Viareggio si prevede di sottoscrivere uno specifico Accordo di Programma con la Regione, i principali Enti Locali interessati e RFI, anche al fine della copertura finanziaria delle opere nel Contratto di Programma delle ferrovie e con altri fondi pubblici locali.
Detta Intesa Generale Quadro altresì considera la realizzazione della viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca per il collegamento con l'Autostrada Firenze – Mare, anche come scorrimento tangenziale nel Nodo urbano. Tale viabilità dovrà definirsi d'intesa con la Regione Toscana, la Provincia di Lucca, il Comune di Lucca e gli altri Enti Locali interessati.

L'importo stimato degli interventi è pari a 480 milioni di Euro; una quota dovrebbe poter gravare sui fondi dell'A.N.A.S.

Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari

Trattasi di un intervento previsto all'interno dell'intervento quadro presente, sempre nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, definito "**Piastra Logistica euromediterranea della Sardegna**".

L'importo stimato dell'opera è pari a 105 milioni di Euro; è in corso verifica accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate FAS

L'opera che si propone, prevista nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e le Regione Sardegna, costituisce quindi, come l'intervento che segue, solo una tessera del mosaico infrastrutturale dell'intera Piastra logistica sarda.

Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195

Trattasi, come l'opera precedente, di un intervento previsto all'interno dell'intervento quadro presente, sempre nel I Programma delle Infrastrutture Strategiche, definito "**Piastra Logistica euromediterranea della Sardegna**".

L'importo stimato dell'opera è pari a 110 milioni di Euro; è in corso verifica accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate FAS

L'opera che si propone, prevista nell'Intesa Generale Quadro tra il governo e la Regione Sardegna, costituisce quindi, come l'intervento precedente, solo una tessera del mosaico infrastrutturale dell'intera Piastra logistica sarda.

Milano: prolungamento della linea M5 a Monza Bettola e relativo parcheggio di interscambio

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce " **Monza metropolitana**".

L'importo stimato dell'opera è pari a 370 milioni di Euro; è in corso verifica in merito alle disponibilità residue della Legge 211 nonché a risorse presenti nei capitoli degli Organi Locali.

L'opera che si propone, come d'altra parte quella che segue, già previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta dal Governo con la Regione Lombardia, costituisce solo un segmento funzionale della rete metropolitana che lega Milano a Monza ed è espressamente previsto nella Intesa Generale Quadro, sottoscritto il giorno 11 aprile 2003, tra la Regione Lombardia, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Presidente del Consiglio.

Milano: Nuova linea M 4

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce "**Allacciamenti ferroviari grandi HUB aeroportuali".** L'opera è altresì compresa nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lombardia.

L'importo stimato dell'opera è pari a 240 milioni di Euro; è in corso verifica in merito alle disponibilità residue della Legge 211 nonché a risorse presenti nei capitoli degli Organi Locali.

L’intervento collega l’aeroporto di Linate con Lorenteggio e, tramite le interconnessioni previste dall’attuale rete metropolitana milanese, permette un collegamento funzionale ed integrato con la rete metropolitana che collega Monza e rafforza la fluidificazione dei collegamenti con la nuova Fiera e l’intero sistema urbano milanese.

Adeguamento Porto di Ancona ed interazione rete viaria

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all’interno del comparto “HUB portuali” sotto la voce “**Allacci plurimodali al Porto di Ancona”.** L’opera è altresì considerata nell’Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Marche il 24 ottobre 2002, e la sua concreta definizione progettuale prevede una specifica intesa operativa tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Marche, l’ANAS, l’Autorità Portuale, il Comune di Ancona e gli altri Enti Locali interessati.

L’importo stimato dell’opera è pari a 280 milioni di Euro; è in corso verifica disponibilità aggiuntive Piano A.N.A.S.

Trattasi, come d’altra parte previsto nella Intesa Generale Quadro, di un sistema stradale di accesso al porto che evita le attuali penalizzazioni prodotte dal sistema urbano di Ancona.

Adeguamento del sistema autostradale del Corridoio longitudinale tirrenico nel tratto ligure nord da Santo Stefano di Magra verso la Toscana

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Corridoio plurimodale TIBRE Tirreno - Brennero" sotto la voce "**Asse autostradale Brennero – Verona – Parma – La Spezia**". L'intervento è inoltre previsto nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con le Regioni Liguria e Toscana. Tale intervento interagisce funzionalmente con l'asse autostradale TIBRE (Tirreno – Brennero), consentendo un'adeguata distribuzione in rete dei flussi di traffico gravanti in modo particolare sulla parte tirrenica di tale corridoio.

L'importo stimato dell'opera è pari a 310 milioni di Euro; è in corso verifica per un partenariato pubblico privato.
L'adeguamento di detto Corridoio Autostradale in territorio toscano si attua con le procedure ordinarie in corso e con finanziamento privato.

Metropolitana di Brescia

L'intervento è previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce " **Brescia metropolitana**", ed è altresì compreso nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lombardia. Le opere sono relative alla tratta funzionale urbana Prealpino-S. Eufemia, comprensiva di varianti, nonché al primo prolungamento extraurbano.

L'importo stimato dell'opera è pari a 145 milioni di Euro; è in corso verifica in merito alle disponibilità residue della Legge 211 nonché a risorse presenti nei capitoli degli Organi Locali.

Potenziamento delle interconnessioni con la principali SS, per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari.

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "**Piastra logistica euromediterranea della Sardegna**". L'opera è altresì prevista nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Sardegna.

L'importo stimato dell'opera è pari a 175 milioni di Euro; è in corso verifica di accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS).
Trattasi solo di un chiarimento degli assi stradali già inseriti nel Programma prima richiamato e quindi siamo in presenza solo di un chiarimento lessicale.

Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Itinerario di viabilità Lauria - Potenza - Melfi - Candela

Nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, è previsto, nel comparto **"Corridoi trasversali e dorsale appenninica"**, l'asse di viabilità stradale Lauria, Contursi – Grottaminarda – Termoli – Candela. A seguito dell'Intesa Generale Quadro, sottoscritta tra il Governo e la Regione Basilicata il 20 dicembre 2002, tale intervento è stato meglio precisato nell'itinerario trasportistico Lauria – Potenza – Melfi – Candela (collegamento tra A13 e A16).

Per tale intervento, così precisato, si conferma la previsione finanziaria contenuta nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 e si rimanda la definizione degli ulteriori finanziamenti necessari al completamento alla redazione ed approvazione della progettazione.

Corridoio plurimodale europeo n. 1 Berlino – Palermo. Quadruplicamento della Linea ferroviaria Verona Fortezza e nodo di Trento

Nel quadro del Corridoio plurimodale europeo n. 1 Berlino – Palermo, si conferma il quadruplicamento della Linea ferroviaria Verona – Fortezza, comprensivo delle opere per il Nodo di Trento già previsto nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche approvato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001, e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con la Provincia Autonoma di Trento, con finanziamenti a valere sul Contratto di Programma delle Ferrovie. L'esecuzione di tali opere dovrà essere coordinata con i tempi previsti per la realizzazione della nuova Galleria di base del Brennero perché nel 2015 possa entrare in esercizio l'intera Linea.

Corridoio plurimodale europeo n. 5 – Potenziamento con 3^ corsia dell'Autostrada A4 nella tratta Veneta e nella tratta Friulana

Nel quadro della realizzazione del Corridoio plurimodale europeo n. 5, già previsto nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche approvato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001, si conferma il potenziamento con la 3^ corsia dell'Autostrada A4 nella Tratta Veneta e nella Tratta Friulana in autofinanziamento.

Corridoio plurimodale padano - Linea Ferroviaria Aosta – Martigny.

Nel quadro del Corridoio plurimodale padano e dei collegamenti ferroviari transalpini si conferma l'impegno per la predisposizione della progettazione preliminare della Linea ferroviaria Aosta – Martigny. La possibile realizzazione potrà avvenire nel quadro di una specifica intesa con il Governo Federale Elvetico e dell'inserimento dell'opera nel Programma dei Corridoi europei.