

***L'eccezionalità del Documento di Programmazione
Economica e Finanziaria 2004 – 2007 e considerazioni
conclusive***

La singolarità del Documento di programmazione Economica e Finanziaria 2004 – 2007 è da ricercarsi nella serie di innovazioni strutturali che l'avvio organico e funzionale della Legge Obiettivo ha prodotto nell'intero sistema istituzionale del Paese, nell'intero sistema programmatico, nell'intero tessuto che caratterizza la gestione ed il rilancio del territorio.

Per trovare una analoga carica di volontà realizzativa e programmatica, mirata a realizzare una offerta di infrastrutture funzionali e congeniali alle reali esigenze di sviluppo del Paese, bisogna andare molto indietro nel tempo, bisogna cioè confrontarsi con quanto avvenuto nella fase di ricostruzione del secondo dopoguerra. Nel nuovo contesto programmatico, la legge obiettivo diventa strumentale alla volontà di attivare non solo le opere ed i programmi ritenuti strategici ma diventa strumentale anche all'attivazione di quelle che, ritenute ordinarie, erano e sono strettamente interrelate con gli obiettivi chiave della Legge stessa.

Questo nuovo contesto costituisce senza dubbio una prima singolarità; la seconda è invece da ricercarsi nella presa di coscienza della interazione strettamente economica tra mobilità e competitività o, meglio, come una interazione strettamente economica tra la crescita della mobilità e la certezza di un rafforzamento della competitività: la misura dell'efficienza della mobilità non è più misurabile nella formazione del PIL. L'organizzazione della offerta di trasporto, passeggeri e merci e la produzione dei mezzi strumentali alla produzione di quella organizzazione, assurgono ad un ruolo talmente vitale per lo sviluppo del Paese da non poter più essere misurati con un indicatore percentuale.

In tal modo la produzione di infrastrutture di trasporto non è più una funzione di produzione settoriale: diventa produzione di infrastrutture economiche e le infrastrutture economiche costituiscono il panorama economico di un territorio.

In quanto fattore di sviluppo, la produzione di infrastrutture di trasporto rappresenta il grado di *publicness* che un Paese intende immettere in un sistema economico.

La competitività è un valore nazionale, ma ha una precisa declinazione locale.

Variazioni in diminuzione della competitività territoriale sono il frutto di un'unica causa: l'inaccessibilità ai mercati di produzione e di scambio delle attività residenziali e produttive dei diversi tessuti territoriali di cui si compone il nostro Paese.

L'inaccessibilità, cioè la distanza economica e non necessariamente fisica dei territori, ha almeno una doppia causa, derivando sia dalla mancanza di infrastrutture che dalla congestione.

- La mancanza di infrastrutture, o meglio, una dotazione di patrimonio infrastrutturale minore rispetto a quella nazionale, impedisce la produzione di servizi.
- La congestione, non solo aumenta i costi di accessibilità ai mercati di produzione e di scambio, ma fa ricadere sulla spesa privata ed in particolare sulla quota consumi, una pesante zavorra di prezzi ombra, alterando le condizioni di mercato, alterando, cioè, una equa distribuzione di competitività.

La terza singolarità va invece ricercata nello sforzo che si è dovuto compiere per superare il gap infrastrutturale che questo Governo ha preso in eredità dal passato.

All'inizio della legislatura, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ereditato un sistema infrastrutturale che, paragonato al resto d'Europa, quantificava in **105.874 milioni di euro** il gap del montante degli investimenti nel settore del sistema italiano.

Questo gap infrastrutturale, oltre a rallentare qualsiasi processo di coesione economica e territoriale del tessuto connettivo e produttivo italiano, ha gravato e graverà pesantemente sul nostro sistema economico, non solo per i costi opportunità derivanti da un generalizzato invecchiamento che in qualche caso ha portato all'obsolescenza del sistema infrastrutturale, ma anche e soprattutto per l'interruzione del flusso di spesa considerata ordinaria, fino al 1992, della quota di investimenti in lavori pubblici .

Il superamento di questo gap sta finalmente avvenendo, e ciò rappresenta la quarta singolarità, non più coinvolgendo, come in passato, i grandi organismi programmatori ed attuatori del sistema infrastrutturale ma anche le entità locali quali Comuni, Province, Regioni, Autorità Portuali, Organismi che, o attraverso le Intese Generali Quadro, o con il coinvolgimento diretto attraverso il confronto o in sede di Conferenza Unificata Stato Regioni, o attraverso incontri sistematici con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono diventati attori diretti di un processo che in passato veniva vissuto quasi sempre a valle di impostazioni programmatiche definite.

La quinta ed ultima singolarità è invece legata al successo della intera operazione in termini di dimensione di opere attivate nel primo biennio ed in termine di azioni che essendo state definite nel primo biennio sicuramente troveranno, nell'arco temporale previsto da questo DPEF, avvio operativo. Quello che in particolare meraviglia è che l'elenco delle opere dimensionalmente rilevanti, riportato nel DPEF dello scorso anno, oggi abbia trovato un sostanziale avvio; tale constatazione emerge chiaramente dal quadro di seguito riportato, dove, per ogni singola infrastruttura strategica riportata nel DPEF 2003 - 2006, sono sinteticamente indicate l'insieme delle

attività poste in essere fino ad oggi sia dall'attività ordinaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dall'eccezionalità dello strumento della Legge Obiettivo:

Stato dell'arte delle 21 opere strategiche Aggiornamento al 30 Giugno 2003

Opera Strategica	Attività espletate
1. Valico ferroviario del Frejus	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
2. Valico ferroviario del Sempione	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
3. Valico ferroviario del Brennero	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4. Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino Trieste)	
4.a Torino Novara	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4.b Novara Milano	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4.c Milano Verona	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4.d Verona Venezia Trieste	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il Giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
5. Asse autostradale medio padano	
5.a Passante di Mestre	• Intervento approvato dal CIPE
5.b Brescia Bergamo Milano	• Intervento assegnato in concessione ed inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
6 Asse ferroviario Ventimiglia Genova Novara Milano (Sempione)	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
6.a Ventimiglia Genova	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
6.b Genova Milano	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007

7 Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
8 Asse autostradale Brennero Verona Parma La Spezia	• Intervento in fase di istruttoria presso la struttura tecnica di missione del MIT
9. Progetto per la salvaguardia del Progetto Mo.se	• Intervento avviato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
10. Nuova Romea	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
11 Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
12 Asse autostradale Cecina Civitavecchia	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
13 Sistema integrato di trasporto del nodo di Roma	
13.a Gran Raccordo Anulare (GRA)	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo e cantierate
13.b Area Castelli	• Intervento in fase di istruttoria presso la Regione Lazio
13.c . Linea C	• Intervento in istruttoria Legge Obiettivo
13.d Linea B1	• Intervento in corso di appalto
14. Sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
15. Sistema integrato di trasporto del nodo di Bari	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
16. Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
17. Asse autostradale Salerno Reggio Calabria Palermo Messina Siracusa Gela	
17.a Salerno Reggio Calabria	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
17.b Palermo Messina	• Intervento riattivato tra il Luglio 2001 ed il

	giugno 2002
17.c Messina Siracusa Gela	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
18 Asse ferroviario Salerno Reggio Calabria Palermo Catania	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
19 Nodo stradale ed autostradale di Genova	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
20 Ponte sullo Stretto di Messina	• Intervento all'esame del CIPE secondo semestre 2003
21 Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale ed insulare	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007

Questo quadro di interventi ed una serie di opere strettamente interrelate con essi ha consentito il raggiungimento di questi macro risultati:

- **nel primo anno di Governo (luglio 2001–giugno 2002) sono state attivate opere il cui costo è pari a 32.214 milioni di e cantierate opere per 6.000 milioni di .**
- **nel secondo anno di Governo (luglio 2002–giugno 2003) si stanno attivando opere il cui costo è pari a 28.786 milioni di e cantierando opere per 19.400 milioni di .**

Si ritiene opportuno precisare cosa debba intendersi per “**attivazione delle opere**”.

Con tale definizione si vuole precisare che **una serie di interventi, fermi** nella fase istruttoria, bloccati nella fase autorizzativa, bloccati perché la copertura finanziaria non era ben definita, bloccati perché non avallati da un preciso programma, ecc., attraverso una sistematica e capillare operazione condotta all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con un coinvolgimento sostanziale degli altri Dicasteri competenti e degli organi locali, **è passata finalmente da una fase di stasi ad una fase di certezze progettuali e realizzative.**

In tale logica, nelle prime cinque sedute del CIPE successive all'approvazione della Legge 166/2002 (Legge che ha reso disponibili le risorse per l'attuazione del Programma) sono stati già esaminati ed approvati interventi per un totale **2.442,49 Meuro**: un volano che ha consentito l'attivazione di investimenti pari a **5.262,90 Meuro**.

Si ritiene opportuno, infine, mettere in evidenza un risultato davvero importante ottenuto dall'ANAS nella stipula della nuova convenzione con la Società Autostrade. Con tale atto, in particolare, una volta licenziato dal CIPE, si potrà procedere alla realizzazione di un vasto programma di infrastrutture autostradali che vanno dalla riproposizione degli investimenti, già previsti in concessione, alla previsione di interventi finalizzati al **miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti**.

In particolare, nel Piano Finanziario sono previsti **investimenti privati** per un valore globale, **entro il 2038, di 24,163 miliardi di** . Di tale volano, **entro il 2009, saranno attivate risorse per 8,644 miliardi di** mirate alla realizzazione, tra l'altro:

- del potenziamento del **tratto autostradale Firenze–Bologna** (3,958 miliardi di);
- del **Passante di Genova** (1,8 miliardi di);
- dell'adeguamento dell'A14 da Rimini a Civitanova Marche (1.734 milioni di);
- dell'autostrada **Bergamo–Milano** (308 milioni di);
- del **Passante di Mestre** (233 milioni di);
- della Lainate–Como (186,2 milioni di);
- del **Polo fieristico di Milano** (58 milioni di);
- del Piano di sicurezza delle gallerie (134,5 milioni di).

Questo quadro di investimenti, attivati o in corso di attivazione, oltre a testimoniare un cambiamento sostanziale nel processo di infrastrutturazione del Paese, fornisce un **contributo di certezze sulla crescita del Prodotto Interno Lordo**; una crescita che, solo per il volano attivato dalla apertura dei nuovi cantieri, potrebbe superare, **nel 2003, un valore pari allo 0,6%**.

Il prossimo triennio diventa quindi il triennio determinante sia per il successo della strategia del Governo, sia per il raggiungimento di alcuni obiettivi che trasformeranno in modo sostanziale l'attuale assetto della offerta di trasporto nel Paese, l'attuale assetto della logistica, l'attuale organizzazione del territorio.

Del prossimo triennio, l'anno 2004 diventa un anno in cui si inverte in modo sostanziale la vecchia politica del “non fare”, infatti:

- **Disporremo di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della intera Unione Europea**, voluto dal nostro Paese ed oggi all'esame della Commissione Trasporti della Unione Europea, che non solo identificherà gli assi strategici della nuova Europa ma indicherà anche

nuovi scenari e nuovi itinerari per accedere alle risorse, nuove logiche di partenariato, nuovi modi di vivere la territorialità e quindi nuove forme per definire l'interesse comune.

- **Avvieremo i cantieri su infrastrutture determinanti per lo sviluppo del Paese quali: il tratto ad alta velocità/alta capacità della tratta Novara Milano, il passante di Mestre, l'asse autostradale Brescia–Bergamo–Milano, la linea C e la linea B1 di Roma, il completamento della rete metropolitana di Milano ed il collegamento funzionale con l'area della Fiera, l'intero asse autostradale Salerno-Reggio Calabria, dell'asse autostradale Asti–Cuneo, del completamento funzionale del sistema metropolitano campano, di alcuni schemi idrici determinanti del Mezzogiorno.**
- **Attiveremo le gare e le procedure per la realizzazione dello Stretto di Messina, di oltre la metà degli schemi idrici del Mezzogiorno, della metropolitana di Bologna, dell'asse autostradale Catania–Siracusa - Gela, della Nuova Romea, dell'adeguamento della E45, della circonvallazione di Perugia, di un numero rilevante di piastre logistiche quali quelle di Trieste, Savona, Civitavecchia, Fiumicino, Gioia Tauro, Catania, delle tratte ad alta velocità Genova – Milano, Milano – Verona, Verona – Padova.**
- **Porremo le basi per definire i trattati internazionali finalizzati alla realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Fréjus e del Brennero, compresi i nuovi impegni finanziari che il problema della ridotta capacità residua, problema ormai comunitario.**

Anche questi impegni che in passato sarebbero stati interpretati, nel migliore dei casi, come atto di buona volontà in quanto slegati da un quadro temporale certo, diventano invece impegni tra lo Stato ed i cittadini. Impegni che proprio nel presente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria trovano un chiaro riferimento programmatico in quanto il Primo Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 viene inserito formalmente nel DPEF 2004 – 2007 e una parte degli interventi contenuti in tale programma viene ritenuta capace di attivare risorse finanziarie nel prossimo triennio .

Come viene riportato di seguito, nel rispetto di quanto espressamente detto sia nella Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), sia nella Legge 166/2002 (Legge Collegata alla Finanziaria 2002) sia nel Decreto Legislativo 190/2002, si è cercato di produrre il quadro delle opere strategiche mature per qualità e livello di progettazione e pronte per il finanziamento.

La Legge Obiettivo, all'articolo 1, comma 1, così come modificata con l'articolo 13 della Legge n. 166 del 1° agosto 2002 recante *“Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti”* prevede infatti che *“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 è 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".

Ha preso corpo così la identificazione di una serie di criteri che, nel rispetto di quanto espressamente detto nell'art. 13 comma 3 e 4 della Legge 166/2002 di seguito riportato, consente una oggettiva e trasparente logica selettiva.

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 Governo indica nel disegno di legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i-ter), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, le risorse necessarie, che si aggiungono ai finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili, senza diminuzione delle risorse già destinate ad opere concordate con le regioni e le province autonome e non ricomprese nel programma. In sede di prima applicazione della presente legge il programma e' approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001. Gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici ed ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere".

All'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, dopo il comma 1 e' inserito il seguente: "1-bis. 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".*

Tutto ciò ha reso possibile l'individuazione di una serie di criteri, descritti dal seguente quadro sinottico allo scopo di ottenere da un lato l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare nell'arco di vigenza del DPEF, e, dall'altro, l'individuazione dei costi stimati per ciascuno degli interventi.

Il quadro sinottico contiene, a fronte delle indicazioni normative, le indicazioni dei criteri utilizzati per rispondere all'obiettivo principale

Quadro sinottico delle indicazioni normative e dei criteri utilizzati

Indicazioni normative	Descrizione dei criteri utilizzati
risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;	- interventi che : - attivano risorse disponibili - attivano ulteriori risorse pubbliche; - attivano capitali privati; - sono presenti in Piani pluriennali di spesa di altri organismi quali l'ANAS e le Ferrovie dello Stato; - possono attingere alle risorse previste dal PON o dal Fondo per le reti TEN.
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.	dispongono degli elaborati progettuali tali da consentire una data certa per l'inoltro all'esame del CIPE e da permettere, ad oggi, una stima delle risorse necessarie al completamento dell'opera.
finalita' 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...	- per oltre il ...30%... sono interventi ubicati nel Mezzogiorno del Paese - rispondono alla priorità legata alla emergenza idrica nel Mezzogiorno - fanno parte integrante di un corridoio plurimodale transeuropeo - comprendono opere destinate a migliorare la sostenibilità ambientale delle attività di trasporto quali gli hub portuali, interportuali ed aeroportuali, nonché la infrastrutturazione su guida vincolata dei sistemi urbani

Partendo dal I° Programma delle Infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, Programma che a tutti gli effetti rimane il riferimento portante della intera operazione attivata dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), si è innanzitutto effettuata una analisi dello stato degli elaborati progettuali inoltrati alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevista dal Decreto legislativo 190/2002, e, sulla base di tale banca dati, è stato possibile identificare un primo quadro di interventi coerenti sia alle specifiche finalità previste dall'art.13, comma 3 e comma 4 della Legge 166/2002, sia alle logiche di ottimizzazione dei flussi di cassa nelle prossime annualità.

Si riporta di seguito, nell'allegato 1 il Primo Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001, nell'allegato 2, il quadro complessivo degli interventi che, sulla base delle logiche seguite nella definizione di questo DPEF, si attiveranno nel prossimo triennio, fermo restando che il prossimo DPEF potrà implementare tale quadro programmatico, nell'allegato 3 le opere finanziate dal CIPE al 30 giugno 2003.

Allegato n°1

Delibera CIPE 121/2001

Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica

Allegato 1

1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

(importi in Meuro)

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	COSTO TOTALE	DISPONIBILITA'	PREVISIONI DI SPESA					
			2002			2003	2004	TOTALE
			PROGETTAZ.	LAVORI	TOTALE			
SISTEMA VALICHI								
Traforo di sicurezza del Frejus	167,8485	0,0000	5,1646	0,0000	5,1646	0,0000	0,0000	5,1646
Frejus	1.807,5991	0,0000	46,4811	0,0000	46,4811	72,3040	103,2914	222,0765
Sempione	1.807,5991	0,0000						
Brennero	2.582,2845	0,0000						

Totale Valichi	6.365,3313	0,0000	51,6457	0,0000	51,6457	72,3040	103,2914	227,2410
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	7.901,7906	0,0000	0,0000	309,8741	309,8741	516,4569	774,6853	1.601,0164
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,3940	0,0000	2,5823	7,7469	10,3291	67,1394	103,2914	180,7599
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.133,1064	391,9908	0,0000	0,0000	0,0000	158,0358	95,5445	253,5803
Gronda ferroviaria merci nord Torino	1.291,1422	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	18,0760	30,9874	49,0634
Accessibilità Valtellina	90,3800	64,0407	1,0329	0,0000	1,0329	10,3291	14,9773	26,3393
Totale sistemi ferroviari	11.087,8132	456,0314	3,6152	317,6210	321,2362	770,0372	1.019,4859	2.110,7593
Sistemi stradali ed autostradali								
Tunnel Monte Bianco	516,4569	258,2284	0,0000	0,0000	0,0000	4,1317	38,7343	42,8659
Complemento stradale Corridoio 5	136,8611	0,0000	2,9955	0,0000	2,9955	7,8501	23,5504	34,3960
Accessibilità Valtellina	480,8214	163,7168	2,0658	10,3291	12,3950	51,6457	67,1394	131,1801
Accessibilità Malpensa	386,3098	162,6839	1,5494	4,1317	5,6810	3,0987	33,5697	42,3495

Autostrada Asti-Cuneo	1.086,1089	381,6616	0,0000	95,5445	95,5445	161,1346	204,0005	460,6796
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	836,6602	0,0000	2,5823	0,0000	2,5823	0,0000	0,0000	2,5823
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	3.098,7414	0,0000	5,1646	72,3040	77,4685	258,2284	516,4569	852,1539
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	2.737,2216	103,2914	0,0000	51,6457	51,6457	309,8741	516,4569	877,9767
Totale sistemi stradali e autostradali	9.279,1811	1.069,5822	14,3575	233,9550	248,3125	795,9634	1.399,9081	2.444,1839
Totale Corridoio plurimodale padano	20.366,9943	1.525,6137	17,9727	551,5760	569,5487	1.566,0006	2.419,3940	4.554,9433
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.510,6364	348,6084	0,0000	51,6457	51,6457	154,9371	361,5198	568,1026
Totale sistemi ferroviari	1.510,6364	348,6084	0,0000	51,6457	51,6457	154,9371	361,5198	568,1026
Sistemi stradali ed autostradali								
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.032,9138	516,4569	2,5823	10,3291	12,9114	7,7469	77,4685	98,1268
Totale sistemi stradali e autostradali	1.032,9138	516,4569	2,5823	10,3291	12,9114	7,7469	77,4685	98,1268
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	2.543,5502	865,0653	2,5823	61,9748	64,5571	162,6839	438,9884	666,2294

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	4.379,5545	785,0145	5,1646	13,4279	18,5924	44,9318	182,8257	246,3499
Potenziamento sistema Gottardo	1.243,1118	139,4434	0,0000	0,0000	0,0000	16,0102	23,2406	39,2507
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	12.291,6742	201,4182	0,0000	177,1447	177,1447	90,8964	136,3446	404,3858
Totale sistemi ferroviari	17.914,3405	1.125,8760	5,1646	190,5726	195,7372	151,8383	342,4109	689,9864
Sistemi stradali ed autostradali								
SS 28	278,8867	72,3040	1,0329	7,2304	8,2633	3,6152	34,6026	46,4811
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	1.859,2448	0,0000	1,5494	24,2735	25,8228	103,2914	309,8741	438,9884
Adeguamento Cassia RM-VT	180,7599	0,0000	0,5165	5,1646	5,6810	2,5823	26,8558	35,1191
Trasversale nord Orte-Civitavecchia	135,3117	42,3495	1,5494	0,0000	1,5494	13,9443	20,6583	36,1520
Adeguamento Salaria	103,2914	0,0000	0,2582	2,3241	2,5823	1,5494	15,4937	19,6254
Adeguamento SS 156	291,2817	59,3925	0,5165	19,1089	19,6254	28,4051	38,2178	86,2483
Dorsale Atina-Colli al Volturno	291,7981	7,7469	0,5165	4,6481	5,1646	15,4937	51,6457	72,3040