

Corridoio n° 5 Lione Kiev	120		Collegamenti ferroviari Aeroporto di Verona (linea Modena-Verona)	90	Marz. 06	0	90
TOTALE ALLACCIAMENTI HUB AEREOPORTUALI			310	879		0	879
SCHEMI IDRICI							
Altro	124	Schemi Idrici Abruzzo	Completamento Sistema acquedottistico della Val Pescara	5	Nov-06	0	5
Altro			Vasche di accumulo e impianti irrigui Piana del Fucino	62	Dic-05	0	62
Altro			465	67		0	67

Altro		Schemi Idrici Basilicata	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	78	Ott-05	0	78
Altro			821	78		0	78
Altro		Schemi Idrici Calabria	Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica	22	Feb-06	0	22
Altro			Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)	72	Feb-06	3	69
Altro			325	94		3	91
Altro		Schemi Idrici Campania	Adeguamento ripartitrice principale acquedotto campano	293	Giu-06	293	0
Altro			Miglioramento e Completamento del Sistema di ripartizione primaria dell'Acquedotto Campano	387	Giu-06	16	371

Altro			Completamento dello schema Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno	45	Dic-05	44	1
Altro			Adeguamento direttrice principale dell'Acquedotto del Sarno	62	Dic-06	13	49
Altro			1.086	787		366	421
Altro		Schemi Idrici Molise	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	77	Dic-05	77	0
Altro			248	77		77	0
Altro		Schemi Idrici Puglia	Acquedotto del Sinni - Condotta Adduttrice dal Torrino di Monte Ciminiello al serbatoio S. Paolo	22	Mar-06	0	22

Altro	DPEF 2005 - 2008		Schema idrico Puglia – Campania: Nuova Galleria Pavoncelli	72	Feb.06	0	72
Altro			Acquedotto del Sinni lotto II - Ampliamento del serbatoio S. Paolo	17	Mar-06	0	17
Altro			Acquedotto del Sinni - III Lotto Condotta adduttrice dal serbatoio S. Paolo al serbatoio di Secli	37	Mar-06	0	37
Altro			901	148		0	148
Altro		Schemi Idrici Sardegna	Condotta pedemontana di adduzione irrigua - Lotto 2 (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius)	9	Giugn. 06	0	9

Altro			Interconnessione tra i bacini idrici. Collegamento Flumendosa Casa Fiume (Tirso-Casa Fiume)	71	Giu-06	0	71
Altro			Sardegna Sud-Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu	182	Giu-06	52	130
Altro			525	262		52	210
Altro	DPEF 2005 - 2008	Schemi idrici Sicilia	Potenziamento Acquedotti Siciliani Centro Orientale	67	Feb.06	0	67
TOTALE SCHEMI IDRICI			4.641	1.580		498	1.082
	125	.Giacimenti Idrocarburi	Insediamiento produttivo Tempa Rossa	0	Apr.06	0	0
Totale Giacimenti Idrocarburi			0	0		0	0

	127	.Rete Elettrica di Trasmissione					
			Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 Kw in semplice e doppia terna Cordignano Venezia Nord	0	Mar-06	0	0
			Rete Elettrica - Stazione elettrica 380/220/150 Kw di Striano	0	Mar-06	0	0
			Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	0	Nov-05	0	0
			Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e rione in vulture (Potenza)	0	Ott-05	0	0
Totale Rete Elettrica di Trasmissione			0	0		0	0
TOTALE PROGETTI IN ISTRUTTORIA LEGGE OBIETTIVO			125.858	64.306		19.717	44.589

Totale progetti presentati alla Segreteria tecnica e non ancora istruiti

Famiglia di interventi		Lotti funzionali e Costo 2001	Costo aggiornato progetti consegnati alla Segr. Tecnica	Totale risorse disponibili	Fabbisog no Costo aggiorna to- tot risorse
Totale Valichi	Totale Valichi	6.365	672	137	535
Corridoio plurimodale padano	Totale sistemi ferroviari	11.088	10.216	6.170	4.046
	Totale sistemi stradali e autostradali	9.279	9.140	3.846	5.294
Totale Corridoio plurimodale padano	Totale Corridoio plurimodale padano	20.367	19.356	10.016	9.340
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO	Totale sistemi ferroviari	1.511	2.536	0	2.536
	Totale sistemi stradali e autostradali	1.033	310	0	310

Totale Corridoio Tirreno Brennero	Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	2.544	2.846	0	2.846
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA	Totale Ferroviario	17.914	5.418	3.595	1.823
	Totale Stradale	18.200	4.871	637	4.234
Totale Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Totale Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	36.114	10.289	4.232	6.057
Corridoio Plurimodale Adriatico	Totale Ferroviario Corridoio	742	414	208	206
	Totale Stradale	1.364	0	0	0
Totale Corridoio plurimodale adriatico	Totale Corridoio Plurimodale Adriatico	2.106	414	208	206
Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	Totale Ferroviario	2.737	2.500	0	2.500
	Totale Stradale	1.016	0	0	0

Totale Corridoio dorsale centrale	Totale Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	3.753	2.500	0	2.500
Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Totale ferroviario Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	2.444	2.441	0	2.441
	Totale Stradale Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	13.617	13.155	697	12.458
Totale Corridoio trasversale e dorsale appenninica	Totale Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	16.061	15.596	697	14.899
Sistemi Urbani	Totale Sistemi Urbani	15.366	6.247	3.577	2.670
Piastra Logistica Sardegna	Totale Piastra Logistica Sardegna	1.165	1.843	295	1.548
HUB Portuali	Totale HUB portuali	2.650	1.117	0	1.117

Hub interportuali	Totale HUB Interportuali	1.530	567	56	511
Allacciamenti Hub aereoportuali	Totale Allacciamenti HUB Aeroportuali	310	879	0	879
Progetto per la salvaguardia della Laguna di Venezia Sistema Mo.Se		4.132	400	0	400
Schemi idrici	Totale Schemi Idrici	4.641	1.580	498	1.082
TOTALE OPERE PRESENTATE ED IN CORSO DI ISTRUTTORIA PRESSO LA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE		125.858	64.306	19.717	44.589

**Adeguamenti funzionali del quadro programmatico definito
nella Delibera CIPE 121 e rivisitato con la Delibera CIPE del
18 marzo 2005**

Il presente Capitolo si compone dei seguenti tre distinti paragrafi:

- **Argomentazioni da inserire nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006**
- **Argomentazioni da inserire all'interno del I° Programma delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 Delibera del CIPE nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001.**
- **Tematiche da approfondire e da risolvere entro il 2005**

Argomentazioni da inserire nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006

Asse ferroviario Torino – Lione:

Alla luce di una serie di fattori quali:

- L'approvazione da parte del Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 del nuovo assetto delle reti TEN ed il contestuale avallo del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev) al cui interno, il segmento Torino – Lione con il valico del Frejus, costituisce senza dubbio l'elemento determinante, la condizione obbligata per dare fluidità non solo alle relazioni tra due Paesi frontalieri come l'Italia e la Francia ma per offrire all'Europa la possibilità di garantire adeguata efficienza ad un asse su cui si movimenta oltre il 36% delle merci della Comunità
- L'impegno della Unione Europea, sempre a valle dell'approvazione del Parlamento Europeo delle reti TEN, di supportare con un volano di risorse, a fondo perduto, pari al 20% la infrastruttura
- L'Accordo sottoscritto il 5 maggio del 2004 tra l'Italia e la Francia proprio sulla realizzazione dell'asse Torino – Lione; all'interno di tale Accordo sono chiaramente identificati i costi dell'intera opera e gli impegni finanziari che i due Stati intendono garantire

Si ritiene opportuno che il redigendo disegno di legge finanziaria tenga conto di quanto, in proposito riportato nel presente documento. Solo in tale modo sarà possibile rispettare i tempi definiti nell'accordo prima richiamato, solo così sarà possibile ridimensionare i danno che, in

vicinanza della saturazione del corridoio stradale e ferroviario, il nostro Paese e l'Europa supporteranno già a partire dall'anno 2011.

Nuovo valico ferroviario del Brennero:

Alla luce di una serie di fattori quali:

- L'approvazione da parte del Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 del nuovo assetto delle reti TEN ed il contestuale avallo del Corridoio 1 (Berlino - Palermo) al cui interno, il segmento Verona – Innsbruck con il valico del Brennero, costituisce già oggi una strozzatura che evidenzia sempre più i rischi ed i danni che in assenza di un nuovo valico ferroviario l'intera Comunità sarà costretta a subire soprattutto per la crisi di competitività dei Paesi direttamente interessati dal corridoio stesso quali l'Italia, l'Austria e la Germania
- La costruzione del tunnel di base del Brennero è stata ritenuta, sia dallo Stato italiano che da quello austriaco, quale condizione imprescindibile ed essenziale per una politica dei trasporti che rispetti l'ambiente e le popolazioni dei territori attraversati
- L'impegno della Unione Europea, sempre a valle dell'approvazione del Parlamento Europeo delle reti TEN, di supportare con un volano di risorse, a fondo perduto, pari al 20% la infrastruttura
- L'Accordo sottoscritto il 30 aprile del 2004 tra l'Italia e l'Austria proprio sulla realizzazione di un nuovo valico ferroviario tra Innsbruck e Fortezza; all'interno di tale Accordo sono chiaramente identificati i costi presunti dell'intera opera e gli impegni finanziari che i due Stati intendono garantire

- I due Paesi il 22 giugno 2004 hanno dato mandato alla Società BBT SE Brenner Basitunnel (la Società italo – austriaca cui compete la redazione del progetto) di intensificare, insieme alla BEI, gli studi relativi alle previsioni di traffico, al modello finanziario, al modello di concessione ed alle tariffe
- La Società BBT SE ha adempiuto a tale mandato e in data 22 giugno 2005 la Commissione Europea, sulla base di una serie di approfondimenti emersi proprio da tale lavoro, ha chiesto alla CIG nella riunione del 9 settembre 2005 di decidere in merito alla costruzione di un cunicolo pilota. Tale cunicolo, consentirà l'aumento della affidabilità nella stima dei costi di riferimento e, in particolare renderà più misurabili i contributi finanziari di investitori nell'ambito di un Partenariato Pubblico Privato. Il cunicolo pilota consentirà, grazie al miglior grado di conoscenza delle condizioni del sottosuolo, la identificazione di prezzi più aderenti alla realtà ed un contestuale minor rischio di aumento dei costi in fase realizzativa. La Unione Europea dovrebbe partecipare finanziariamente alla realizzazione del tunnel pilota.

Si ritiene opportuno che il redigendo disegno di legge finanziaria tenga conto di quanto, in proposito, riportato nel presente documento. Anche in questo caso, come già visto per il valico ferroviario del Frejus, la data del 2015, come data di messa in funzione della linea, diventa un obiettivo obbligato se non si vuole fin da ora contenere i danni che, in vicinanza della saturazione del corridoio stradale e ferroviario, il nostro Paese e l'Europa supporteranno già a partire dall'anno 2011.

Argomentazioni da inserire all'interno del I° Programma delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 Delibera del CIPE nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001.

In questo Paragrafo sono forniti chiarimenti sulle opere presenti all'interno di alcuni Corridoi e finora non definite in modo esplicito e proposte di inserimento di alcune opere nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche.

È opportuno precisare che tale inserimento potrà avvenire dopo il parere della Conferenza Unificata Stato – Regioni e dopo l'approvazione da parte del CIPE. **Il CIPE delibererà definitivamente solo dopo la quantificazione dei costi degli interventi che seguono. Si precisa sin da ora che la Struttura Tecnica di Missione produrrà, entro il mese di settembre 2005, la quantificazione dei costi a carico dell'intervento pubblico.**

➤ CORRIDOIO 5 (Lisbona – Kiev)

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Complanari A 4: collegamenti dei sistemi tangenziali a supporto della viabilità A4 nel tratto Brescia Padova (in autofinanziamento) |
|---|