

impongono una riformulazione sostanziale del ruolo e delle funzioni della attuale Società RFI.

È necessario che RFI diventi sempre più soggetto garante nei confronti dello Stato della gestione della rete, diventi garante della ottimizzazione della intera offerta ferroviaria, diventi soggetto autonomo nella gestione della rete amplificando in tal modo lo sfruttamento, per conto del pubblico, della posizione di monopolista legale e naturale.



Una operazione riformatrice sin dall'inizio della Legislatura si sta portando avanti su due altri distinti ambiti della offerta trasportistica: **quella portuale e quella aeroportuale.**

Nel caso del sistema portuale il disegno di legge all'esame del Parlamento può, entro l'anno, diventare il riferimento portante di una riforma organica dell'intero comparto. Il provvedimento dovrà, anche alla luce di quanto l'Unione Europea sta definendo in termini di "core network" degli impianti portuali della Comunità, produrre:

- Un chiaro quadro programmatico della intera offerta portuale nazionale.
- Una autonomia finanziaria che regali, alle singole Autorità portuali, la possibilità di dare coerenza a scelte strategiche coerenti all'azione del Governo.
- Una precisa identificazione delle interazioni tra la nostra offerta portuale e le reti TEN-T, oggi in fase di rivisitazione.
- Il superamento concreto dei vincoli prodotti dall' "ultimo miglio" nell'accesso agli impianti portuali e ciò attraverso una adeguata infrastrutturazione delle reti stradali e ferroviarie.



Nel caso del sistema aeroportuale, come riportato in altro paragrafo del presente Allegato, l'avvio concreto del processo pianificatorio, attraverso precisi action plans della intera offerta, diventa, a tutti gli effetti, il completamento della riforma del comparto aereo iniziata con la ristrutturazione dell'ENAC. Il processo pianificatorio è, come detto in precedenza, finalizzato alla riorganizzazione della rete, all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e alla loro integrazione, con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

Una improcrastinabile esigenza riformatrice è sentita da molti anni in due altri comparti del sistema trasporti: quello legato al **trasporto pubblico locale** e quello legato alla **logistica**.



Il trasporto pubblico locale, in tutto il mondo, è caratterizzato dalla funzione sociale di garantire a tutti i cittadini un adeguato diritto alla mobilità, in particolare nelle aree urbane e metropolitane.

In condizioni di ristrettezze economiche, quali quelle che si riscontrano nell'attuale fase congiunturale del Paese e dell'economia mondiale, risulta difficile pensare a nuove espansioni del servizio.

È altresì indispensabile riflettere sulle possibili aree di ottimizzazione della spesa: in un settore in cui oltre i due terzi, della spesa sostenuta complessivamente per il servizio, sono garantiti dall'intervento pubblico e solo un terzo deriva da proventi dal traffico, è ben lecito chiedersi se esistano servizi scarsamente utilizzati che possano essere adeguatamente riorganizzati, al fine di migliorare sia il beneficio per l'utenza sia il rapporto costi-benefici del servizio stesso.

Questo obiettivo è in gran parte oggi affidato alla potestà regolamentare delle regioni e degli enti locali, oggi chiamati a concorrere, assieme allo Stato centrale, all'allineamento ai parametri economici, che garantiscono il rispetto dei vincoli per la stabilità economica del Paese.

Negli Allegati Infrastrutture prodotti durante questa Legislatura si è ribadito sempre che una delle emergenze più gravi della intera offerta trasportistica era proprio quella legata al **"trasporto pubblico locale"** e, in modo critico, in entrambe gli Allegati si è sempre ammessa una responsabilità dell'organo centrale non nel sottovalutare l'emergenza quanto nel definire una azione organica mirata al superamento di una emergenza che rischia di diventare sempre più irreversibile.

Si ritiene, però, opportuno ricordare che nel 2009, con la Legge n. 2, il Governo ha fornito un primo segnale concreto di diretto interessamento: **per la prima volta è stato affrontato**, di intesa con le Regioni, **un segmento chiave della offerta trasportistica**, ci si riferisce, **in particolare al trasporto ferroviario regionale**.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno assegnare i 1.440 milioni di € alle Regioni per consentire a queste ultime di definire, come previsto dalla stessa norma, contratti pluriennali con Trenitalia, per garantire in tal modo una adeguata offerta nel trasporto ferroviario regionale. Questo trasferimento di risorse alle Regioni ha reso possibile:

- una chiara gestione contrattuale delle Regioni nei confronti dell'erogatore dei servizi, nel caso specifico Trenitalia;

- una identificazione certa delle risorse pubbliche trasferite al soggetto fruitore (le Regioni) e non al soggetto erogatore dei servizi (Trenitalia);
- una pluriennualità contrattuale e, quindi, una misurabile certezza nella erogazione dei servizi;
- una commessa certa da parte delle Regioni nei confronti del Gruppo FS, commessa che ha consentito l'acquisto di nuovo materiale rotabile da parte delle Ferrovie dello Stato da destinare al servizio di trasporto regionale.

Queste quattro positività, in realtà, hanno testimoniato la indispensabilità dell'organo centrale nell'affrontare una tematica che pur rientrando, in base al Titolo V della Costituzione, all'interno delle competenze regionali, riveste una dimensione socio – economica che di "locale" ha poco.

Riuscire, quindi, ad elevare la qualità dell'offerta di trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, significa dare al pendolarismo condizioni di vera convenienza e in tal modo ridimensionare di oltre il 30% il costo che le famiglie pagano annualmente per le proprie esigenze di trasporto in ambito locale (oltre 38 miliardi di €).

Ma sempre in tale norma, al comma 5 dell'articolo 25 si fa riferimento anche alle altre modalità di trasporto e si identifica un apposito Fondo le cui risorse vanno assegnate ai gestori virtuosi.

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno si ribadiva però la necessità di affrontare e risolvere altre due componenti che caratterizzano la offerta locale:

- il trasporto collettivo su gomma in ambito extraurbano;
- il trasporto urbano su gomma e su guida vincolata.

Non si vogliono creare, si precisava sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, le condizioni per una nuova Legge 151/81 ma si vuole con le Regioni, anche alla luce delle logiche che caratterizzeranno a regime il federalismo fiscale, identificare un itinerario che possa portare ad una norma in cui siano affrontati e risolti i seguenti pilastri:

- le soglie che caratterizzano a scala nazionale i livelli legati all'obbligo di servizio pubblico;
- le soglie gestionali capaci di garantire il ripiano del disavanzo;
- le procedure di evidenza pubblica per l'affidamento a terzi della gestione dei servizi;
- la aggregazione delle aziende regionali preposte alla gestione, incentivando tali aggregazioni;

- l'automatismo annuale tra aumento della domanda trasferita dal trasporto privato al trasporto collettivo e aumento delle forme di incentivazione;
- il monitoraggio delegato alla Conferenza Unificata Stato Regioni dell'intero comparto con Conferenza trimestrale mirata alla verifica degli impegni assunti da tutti gli attori coinvolti nella operazione;
- il riassetto funzionale delle reti ferroviarie secondarie (gestione commissariale e gestione privata)
- la programmazione degli interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso in ambito locale e regionale.



Per quanto concerne la **logistica** ormai tutte le analisi, tutti gli approfondimenti hanno prodotto un dato comune: il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra **50 miliardi di € e 60 miliardi di €**.

Un dato che produce da solo:

- un abbattimento sostanziale della competitività della nostra produzione;
- una perdita di oltre 3 punti di PIL;
- un vero trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto (la Germania, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: **in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia**);
- una perdita secca di unità lavorative (un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità lavorative, siamo fermi alla soglia di 400.000 unità);
- una forte incidenza sui consumi energetici;
- una forte incidenza su tasso di inquinamento atmosferico.

Ebbene non è pensabile che, in presenza di una situazione economica in cui la crescita diventa l'obiettivo chiave, non si affronti, in modo organico, una emergenza che diventa sempre più grave.

I lavori finora svolti dal laboratorio che sta definendo un nuovo Piano della Logistica, strumento che quanto prima sarà sottoposto alla approvazione del CIPE, non solo denunciano la gravità di una simile emergenza ma prospettano anche le azioni necessarie per riportare, in ambito fisiologico, la serie di patologie che in modo capillare caratterizzano l'intero sistema.

Senza dubbio le cause principali di questa anomala incidenza dei costi sono da ricercarsi nei seguenti cinque fattori:

- il costo dell'ultimo miglio;
- la sempre più scarsa utilizzazione della offerta ferroviaria e la forte crescita del trasporto su gomma (siamo ormai un Paese monomodale);
- la assenza di una organizzazione efficiente ed efficace nella distribuzione delle merci in ambito urbano;
- la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale e la carenza di interazioni funzionali tra porto e retroporto;
- i transiti attraverso le Alpi sempre più condizionati da forme di saturazione.

La diagnosi, in realtà, è nota occorre definire, con la massima urgenza, una terapia d'urto capace di annullare la serie di vincoli, molti di natura burocratica, che hanno reso così critica una funzione chiave della catena della "ricchezza Paese" come la logistica.

Senza dubbio oggi, una serie di norme, approvate proprio in questa Legislatura, cambieranno sostanzialmente la tradizione programmatica, la tradizione procedurale e finanziaria delle scelte. Sia la 196/2009 (riforma della legge di Bilancio: dalla logica della "competenza" alla logica di "cassa"), sia la Legge 39/2011 (che rende più forte la valenza strategica della 196), sia i Decreti Legge 70 e 98 del 2011, testimoniano infatti che non c'è più azione programmatica che non contempli due momenti obbligati:

- la garanzia di cassa;
- la condivisione non del singolo organo regionale ma della Conferenza Unificata Stato Regioni.

Il Piano della Logistica ed in genere ogni azione pianificatoria si colloca, ormai, all'interno di un mosaico non più generico, non più gratuito ma chiaramente blindato. Appare così evidente che lo strumento che si sottoporrà all'approvazione del CIPE non individua e sceglie nuovi siti, non rafforza e non legittima alcuni di essi, non incentiva una determinata modalità di trasporto invocando un ruolo dirigistico dello Stato.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella redazione del Piano ha ricercato essenzialmente le condizioni capaci di ottimizzare i processi logistici, le condizioni capaci di produrre "margini operativi netti" per tutti gli attori presenti all'interno del teatro economico generato dalla "logistica".

Lo Stato deve, quindi, sostenere una operazione finalizzata ad aumentare i proventi derivanti dall'intera filiera logistica.

Una logistica efficiente, una logistica intelligente non ha bisogno di incentivi, ha bisogno però di un sistema regolatorio certo, ha bisogno di reti e nodi infrastrutturali funzionali, ha bisogno di interlocutori istituzionali capaci di garantire il sistema regolatorio.

Il Piano in tal modo è proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ma è uno strumento che, attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e attraverso la approvazione del CIPE, si configura come strumento in cui lo Stato assume precisi impegni, precise **garanzie finanziarie mirate alla realizzazione di infrastrutture** che, generando reali convenienze, rivestono, a tutti gli effetti, la funzione di investimenti e, quindi, caratterizzano la tipologia infrastrutturale come "calda".

Anche in questo caso la infrastrutturazione portata avanti attraverso la Legge Obiettivo deve identificare gli indicatori che testimonino il reale ritorno di investimento legato proprio alle convenienze indotte nel comparto della logistica. In precedenza abbiamo indicato come un limite della Legge Obiettivo quello di non aver identificato sin dall'inizio un organismo capace di rendicontare nel tempo i reali ritorni generati dalla realizzazione di una nuova offerta infrastrutturale.

DECIMO PARAGRAFO: QUADRO DELLE RENDICONTAZIONI DERIVANTI DAGLI OBBLIGHI DI LEGGE SULL'AVANZAMENTO DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Si riportano di seguito le Tabelle 1, 2, 3, 4, 5 e 6. In particolare si sottolinea che:

Nella TABELLA 1 (AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE LUGLIO 2011) sono inseriti tutti gli interventi derivati dalle Delibere 121 del 2001 e 130 del 2006 e viene effettuata una capillare analisi sullo stato di avanzamento degli interventi.

Rispetto alla versione contenuta nella delibera CIPE 81/2010 c'è una variazione legata essenzialmente all'inserimento di interventi del Piano per il Sud: un Piano che esprime una chiara volontà programmatica del Governo.

La dimensione globale risulta pari a 233 mld di euro, una copertura distribuita su tutte le opere di cui si compone il Programma Infrastrutture Strategiche di 99,3 mld di euro ed un fabbisogno residuo di circa 134 miliardi di €.

L'altra novità, rispetto alle versioni precedenti, è rappresentata dall'ultima colonna in cui si riporta lo "Status del progetto". A far data dal prossimo aggiornamento, di tali valori si renderà solo per la componente monitoraggio lavori e non più per la componente monitoraggio programmatico.

Nella TABELLA 2 (QUADRO PROGRAMMATICO PRIORITARIO 2010 - 2013) sono inserite le opere prioritarie da avviare, da cantierare e, ove possibile, completare, comprese quelle del Piano per il Sud entro il 2013.

Tali opere sono coerenti ai criteri indicati nella seduta del CIPE del 13 maggio 2010, relativamente alla destinazione del residuo sui Fondi FAS ex articolo 18 delle Legge 2/2009.

Il valore globale di tali interventi è pari a 123,0 miliardi di €. Questo insieme di opere selezionate tra quelle della tabella 1, rappresenta il quadro delle esigenze programmatiche che confluisce nel Programma Nazionale di Riforma ai sensi del comma 8 dell'art 2 della legge 39/2011. La copertura finanziaria, pari a circa 50,8 mld di euro, determina un fabbisogno pari a circa 72,2 mld di euro.

Nella TABELLA 3 (OPERE NON COMPRESSE NELLA TABELLA 2) sono riportate le opere che non potranno essere realizzate entro il 2013, o perché completate, cantierate o comunque avviate, o perché sono opere con prevalente valenza regionale o che registrano un insufficiente avanzamento progettuale.

Nella TABELLA 4 (OPERE DI VALENZA REGIONALE REALIZZABILI ENTRO IL 2013) è riportato l'elenco delle opere già comprese nella TABELLA 3 di valenza regionale che hanno già coperture diverse da fonte pubblica nazionale e che possono rientrare nella Tabella 2 solo a seguito di coinvolgimento finanziario delle Regioni.

Nella TABELLA 5 (STATO ATTUATIVO DEI PROGETTI APPROVATI DAL CIPE) è riportato lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE. Il valore globale ad oggi è di circa 133 miliardi di €. Di tale volano globale il valore delle opere appaltate, cantierate e completate è pari a circa 65 miliardi di € ed è in corso di prossimo appalto un volano di circa ulteriori 6 miliardi di €.

Nella TABELLA 6 (PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE. RENDICONTAZIONE FONDI FAS ACCELERAZIONE E INFRASTRUTTURE) sono riportati i progetti del Programma Infrastrutture Strategiche finanziati con la Legge 2/2009.

**TABELLA 1 Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento
Giugno 2011**

Cod. Cipe	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
-		Valichi	*	18.058,06	2.671,20	15.386,86	-----	-----
		Trafo del Frejus	ANAS	372,66	204,70	167,96	Piemonte,	-----
173		Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	SITAF	204,71	204,70	0,01	Piemonte,	LAVORI AFFIDATI
		Trafo del Frejus - opere di messa in sicurezza	ANAS	167,95	-	167,95	Piemonte,	Attesa PP
		Frejus ferroviario	RFI / LTF	6.521,00	1.265,00	5.256,00	Piemonte,	-----
40		Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzzola/confino di Stato	RFI	2.300,00	349,00	1.951,00	Piemonte,	PP approvato da CIPE
40		Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)	LTF	4.221,00	916,00	3.305,00	Piemonte	PP approvato da CIPE
		Sempione traforo ferroviario	RFI	3.005,00	3,00	3.002,00	Piemonte, Lombardia,	-----
		Prolungamento, Raddoppio linea Novara-Borgomanero-Sempione: studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Lombardia,	Attesa PP
		Linea Novara- Borgomanero-Sempione: Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona (Accesso da SUD)	RFI	535,00	3,00	532,00	Piemonte,	PP istruttori a MIT
		Studio nuovo valico del Sempione (galleria elicoidale Domodossola-Iselle)	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Piemonte	Attesa PP
		Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	RFI	8.159,40	1.198,50	6.960,90	Trentino Alto Adige, Veneto	-----
		Brennero traforo ferroviario	RFI	4.140,00	1.138,30	3.001,70	Trentino Alto Adige,	-----
67		Valico ferroviario del Brennero	RFI / Brenner Base Tunnel	4.140,00	1.138,30	3.001,70	Trentino Alto Adige, Trentino Alto Adige, Veneto	LAVORI AFFIDATI
		Asse ferroviario Fortezza - Verona	RFI	4.019,40	60,20	3.959,20	Trentino Alto Adige, Veneto	-----
		(P) Terminal ferroviario intermodale Isola della Scala	Provincia di Verona	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
152		Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1	RFI	1.618,40	36,12	1.582,28	Trentino Alto Adige, Veneto	PP approvato da CIPE
152		Quadruplicamento Fortezza - Verona: circonvallazione di Bolzano lotto 2	RFI	852,00	18,06	833,94	Trentino Alto Adige, Veneto	PP approvato da CIPE
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 3 Circonvallazione di Trento	RFI	1.300,00	-	1.300,00	Trentino Alto Adige, Veneto	Attesa PP
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 4 ingresso a Verona	RFI	249,00	6,02	242,98	Trentino Alto Adige, Veneto	PP istruttori a MIT
-		Corridoio Plurimodale Padano	*	47.878,11	22780,87	25.097,24	-----	-----
		Asse ferroviario Corridoio 5 LYON - KIEV (Torino - Trieste)	RFI	17.779,00	1.501,13	16.277,87	Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	-----
41		Tratta AV/AC Milano-Verona	RFI	4.850,00	1.184,05	3.665,95	Lombardia, Veneto,	-----

Cod. CIPE	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
41		Tratta Treviglio- Brescia	RFI	2.050,00	1.131,05	918,95	Lombardia	LAVORI AFFIDATI
41		Tratta Brescia - Verona	RFI	2.800,00	53,00	2.747,00	Lombardia Veneto	PP approvato da CIPE
164		Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	RFI	670,00	18,45	651,55	Veneto,	PP istruttori a MIT
138		AV/AC Verona-Padova	RFI	5.130,00	161,00	4.969,00	Veneto,	PP approvato da CIPE
114		Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		AV/AC Venezia Trieste - Tratta Ronchi Sud - Trieste Sud	RFI	1.929,00	42,00	1.887,00	Friuli Venezia Giulia,	PP istruttori a MIT
		Venezia Trieste AV/AC - Tratta Venezia-Ronchi Sud	RFI	4.200,00	13,00	4.187,00	Veneto, Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		Linea ferroviaria Aosta - Martigny	RFI	450,00	20,00	430,00	Piemonte, Valle d Aosta,	-----
		Nuova tratta Martigny - Aosta - Ivrea	RFI	450,00	20,00	430,00	Valle d Aosta,	PP istruttori a MIT
		Venezia - Udine - Vienna ferroviario	RFI	671,39	-	671,39	Friuli Venezia Giulia, Veneto	Attesa PP
		Accessibilità ferroviaria Malpensa	RFI	2.595,15	690,59	1.904,56	Piemonte, Lombardia,	-----
86		Linea Novara Seregno. potenziamento e variante della tratta di Galliate	FerrovieNord Milano	78,85	-	78,85	Piemonte	PP approvato da CIPE
57		Riqualficazione linea Saronno - Seregno (FNME)	FerrovieNord Milano	65,79	65,79	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
127		Raddoppio Milano - Mortara: Cascina Bruclata - Parona	RFI	391,90	-	391,90	Lombardia,	PP approvato da CIPE
95		Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3°Binario i° stralcio	RFI	382,00	401,80	19,80	Piemonte, Lombardia,	PD approvato da CIPE
95		Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3°Binario completamento	RFI	345,70	-	345,70	Piemonte, Lombardia,	PP approvato da CIPE
63		Malpensa: nuovo collegamento Arcisate - Stabio (confine di Stato)	RFI	182,47	223,00	40,53	Piemonte, Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
		(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio	RFI	-	-	-	Lombardia	Attesa PP
		Accessibilità da Nord a Malpensa: nuova stazione di Malpensa e collegamento verso Milano (direttrice Sempione)	RFI	1.148,44	-	1.148,44	Lombardia,	PP istruttori a MIT
104		Gronde ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	RFI	2.375,00	65,60	2.309,40	Piemonte,	PP approvato da CIPE
		Accessibilità Ferroviaria Valtellina	RFI	90,38	-	90,38	Lombardia,	Attesa PD
		Traforo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves		516,46	258,23	258,23	Valle d Aosta,	Attesa PP

Cod. Ci pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari	ANAS	5.874,15	4.441,95	1.432,20	Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	-----
92		A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	ANAS	160,22	160,22	-	Friuli Venezia Giulia,	GARA
89		A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana	ANAS	2.300,00	2.300,00	-	Veneto, Friuli Venezia Giulia,	PP approvato da CIPE
48		Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	ANAS	923,46	258,60	664,86	Lombardia,	GARA
87		Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitalotto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	ANAS	345,72	154,19	191,53	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
148		Autostrada A4 Torino - Milano: interventi di adeguamento Novara - Milano (tronco 2°) dal km 91 al km 127	ANAS	374,00	265,32	108,68	Piemonte, Lombardia,	GARA
171		Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220	ANAS	261,00	198,42	62,58	Piemonte, Lombardia,	PD approvato da CIPE
		Collegamento tra SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona	ANAS	251,55	-	251,55	Friuli Venezia Giulia,	PP istruttori a MIT
		(P) Autostrada A4 Milano-Bergamo-Brescia: 4 corsia + emergenza Milano Est - Bergamo	ANAS	375,20	375,20	-	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		SS 51 "di Alemagna" - Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo - Lotto I e completamento	ANAS	153,00	-	153,00	Veneto,	PP istruttori a MIT
		(P) Autostrada A27 Alemagna e valichi confinari	Società Autostrada Br-Vr-Vi-Pd Spa	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale Veneto: collegamenti con le tratte Meolo Jesolo e Alvisopoli	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) SS 47 della Valsugana: ammodernamento in nuova sede tra Bassano del Grappa e confine regionale	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) Sistema delle Tangenziali Venete e strada mediana di collegamento	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) SR 10 nuova tratta Este Legnago	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		Opere integrate al passante di Mestre - Circonvallazione orbitale di Padova GRAP Asse intermodale Padova Venezia	Regione Veneto	730,00	730,00	-	Veneto,	PP istruttori a MIT
		(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia	ANAS	70,00	70,00	-	Lombardia,	Attesa PD
		Accessibilità' stradale Valtellina	ANAS	778,69	604,65	174,04	Lombardia,	-----
116165		SS 38 Stelvio - lotto 1°, I° e II° stralcio	ANAS	501,43	475,13	26,30	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		SS 38 Stelvio - Tirano Stazzona-Lovero Str. A lotto 4°	ANAS	211,76	85,00	126,76	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		SS 38 Stelvio - Completamento Tang. di Sondrio lotto 7°	ANAS	65,50	44,52	20,98	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		Accessibilità' stradale Malpensa	ANAS	862,30	394,38	467,92	Lombardia,	-----
142		Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallarate, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527	ANAS	163,00	70,99	92,01	Lombardia,	PP approvato da CIPE

Cod. CIPE	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
141		Collegamento tra la SS 11 e la tangenziale Ovest Milano: variante di Abbiategrasso sulla SS 494	ANAS	418,30	281,09	137,21	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		SS 33 - Variante del Sempione	ANAS	281,00	42,30	238,70	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		Autostrada Asti Cuneo.	Asti - Cuneo SpA	1.271,47	1.262,26	9,21	Piemonte,	-----
		Asti Cuneo - Tratta Massimini Perucca - Tronco I°, lotto 1	Asti - Cuneo SpA	35,90	35,90	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Perucca-Consovero - Tronco I°, lotto 2	Asti - Cuneo SpA	28,87	28,87	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Consovero-Castelletto S.-Cuneo - Tronco I°, lotto 3 & 4	Asti - Cuneo SpA	119,21	119,21	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Cuneo -SS 231 - Tronco I°, lotto 5	Asti - Cuneo SpA	71,79	71,79	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
166		Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo lotto 1-6	Asti - Cuneo SpA	127,70	118,49	9,21	Piemonte,	PP approvato da CIPE
		Asti Cuneo - Tratta Rocca Schivino - Isola d'Asti - Tronco II°, lotto 1	Asti - Cuneo SpA	14,46	14,46	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Isola d'Asti-Motta - Tronco II°, lotto 2	Asti - Cuneo SpA	59,88	59,88	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Motta - Govone - Tronco II°, lotto 3a	Asti - Cuneo SpA	70,43	70,43	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Govone-Neive-Guarene - Tronco II°, lotto 4/3b	Asti - Cuneo SpA	70,43	70,43	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Guarene Roddi - Tronco II°, lotto 4/3b	Asti - Cuneo SpA	212,78	212,78	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Roddi-Diga Enel - Tronco II°, lotto 6	Asti - Cuneo SpA	253,65	253,65	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Diga Enel - Cherasco - Tronco II°, lotto 7	Asti - Cuneo SpA	55,21	55,21	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Autostrada Asti Cuneo - Tratta Cherasco-Marene (A6) - Tronco II°, lotto 8	Asti - Cuneo SpA	74,00	74,00	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Aree di Servizio Beinale - Magliano Alpi - Cherasco - Alba Ovest ed Est - Guarene	Asti - Cuneo SpA	25,10	25,10	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti-Cuneo - Caselli Bra - Marene - Cherasco - Verduno - Roddi - Alba Ovest Alba Est	Asti - Cuneo SpA	14,87	14,87	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo

Cod. CIPE	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Asti-Cuneo - Impianti	Asti - Cuneo SpA	37,19	37,19	-	Piemonte,	Attesa PP
		Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineo	ANAS	836,56	-	836,56	Piemonte,	Attesa PP
		Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto		8.230,39	7.994,33	275,06	Piemonte, Lombardia, Veneto,	-----
99		Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse.	CAL	4.166,00	4.166,00	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
134		Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	Provincia di Bergamo	53,05	25,82	27,23	Lombardia,	PD istruttori a MIT
135		Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	Provincia di Bergamo	64,00	-	64,00	Lombardia,	PD istruttori a MIT
372		Collegamento Lecco-Bergamo, variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte completamento	Provincia di Lecco	130,50	71,67	58,83	Lombardia,	PP approvato da CIPE
139		Superstrada pedemontana Veneta	Regione Veneto	1.828,84	1.828,84	-	Veneto	PP approvato da CIPE
		A31 Valdastico Nord	Società Autostradale Br-Vr-Vi-Pd Spa	1.558,00	1.558,00	-	Veneto	Attesa PD
		Pedemontana Piemontese - A4 santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano-Ghemme	CAP	430,00	344,00	125,00	Piemonte,	PP istruttori a MIT
		Asse Autostradale Medio Padano - Brescia-Milano e passante di Mestre		4.375,30	4.375,30	-	Lombardia, Veneto,	-----
1		Passante autostradale di Mestre	Commissario Straord. Emergenza settore traffico e mobilità	1.186,00	1.186,00	-	Veneto,	COMPLETATO
105		Brescia-Bergamo-Milano (Brobomi) km. 61,5 collegamento SP19	CAL	1.611,30	1.611,30	-	Lombardia,	GARA
100		Tangenziale EST di Milano	CAL	1.578,00	1.578,00	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		Riqualfica SS 415 Paullese	Provincia di Milano	167,35	167,93	0,58	Lombardia,	-----
113		(P) SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull'Adda.	Provincia di Milano	5,13	5,13	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
112		(P) Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	Provincia di Milano	162,22	162,80	0,58	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
368		(P) Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara(VR)-Mare Adriatico	Regione Veneto	934,52	934,52	-	Veneto,	PP approvato da CIPE
		(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna	Attesa PP
-		Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	*	5.650,97	2.126,24	3.524,73	-----	-----
159		Asse Ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia		2.664,00	294,24	2.369,76	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna, Toscana,	-----
159		Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma - Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia	RFI	2.304,00	294,24	2.009,76	Emilia Romagna, Toscana,	PP approvato da CIPE

Cod. Cipe	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transpadano: Parma - Poggio Rusco	FER	360,00	-	360,00	Lombardia, Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		Asse Autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	ANAS	2.730,97	1.832,00	898,97	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna,	-----
65		Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogaro Rocca (VR)	ANAS	2.217,97	1.319,00	898,97	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna,	PD istruttori a MIT
65		Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: 1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogaro Rocca (VR)	ANAS	513,00	513,00		Emilia Romagna,	LAVORI AFFIDATI
		Terza corsia autostradale tra A12 parte ligure Carrara-S. Stefano Magra: opere connesse	Provincia di La Spezia	256,00	-	256,00	Liguria,	PP istruttori a MIT
Corridolo Plurimodale Tirreno - Nord Europa				52.858,21	20.946,88	32.014,43	-----	-----
		Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	RFI	8.262,50	1.384,90	6.877,60	Piemonte, Lombardia, Liguria,	-----
36		Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	RFI	622,40	622,40	-	Liguria,	LAVORI IN CORSO
35		Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	RFI	6.100,00	719,50	5.380,50	Piemonte, Liguria,	LAVORI AFFIDATI
98		Raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Liguria,	PP approvato da CIPE
		Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	RFI	1.412,00	40,00	1.372,00	Lombardia,	-----
		Gottardo - Quadruplicamento Monza-Chiasso: tratta Bivio Rosales - Seregno	RFI	1.412,00	40,00	1.372,00	Lombardia,	PP istruttori a MIT
	si	Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	RFI	14.087,00	1.937,00	12.150,00	Campania, Calabria, Basilicata, Sicilia,	-----
91		Raddoppio linea Messina - Catania: tratta Giampiliori - Fiumefreddo	RFI	1.970,00	59,00	1.911,00	Sicilia,	PP approvato da CIPE
	si	Nuovo collegamento Palermo - Catania	RFI	2.851,00	104,00	2.747,00	Sicilia,	Attesa PP
		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	RFI	1.855,00	52,00	1.803,00	Campania,	PP istruttori a MIT
		Linea Catania-Siracusa: studio di fattibilità raddoppio tratta	RFI	1.500,00	-	1.500,00	Sicilia,	Attesa PP
109	si	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione): tratta Bicozza - Targia	RFI	81,00	81,00	-	Sicilia,	PP approvato da CIPE
		Palermo Messina: raddoppio Patti - Castelbuono	RFI	3.905,00	-	3.905,00	Sicilia,	Attesa PP
	si	Raddoppio Palermo - Messina: tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	960,00	960,00	-	Sicilia,	Attesa PP
	si	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	RFI	230,00	230,00	-	Campania, Calabria, Basilicata,	PP istruttori a MIT
124		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	RFI	26,00	26,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
	si	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Campania Calabria Sicilia	Attesa PE

Cod. CIPE	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.tl Disponibili Totali	Ulteriori finanz.tl necessari	Regioni	Status Progetto
		Ponte sullo Stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	RFI	289,00	5,00	284,00	Calabria, Sicilia	Attesa PP
		SS 28	ANAS	614,28	9,77	604,51	Liguria,	-----
71		SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Arno-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	ANAS	194,04	4,78	189,26	Piemonte, Liguria,	PP approvato da CIPE
		SS 28 del Colle di Nava - Variante da Pontedassio ad Imperia	ANAS	76,19	-	76,19	Liguria,	PP istruttori a MIT
76		SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	ANAS	344,05	4,99	339,06	Liguria,	PP approvato da CIPE
		Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo	ANAS	260,00	260,00	-	Liguria,	Attesa PP
172		Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia. Completamento Corridoio Autostradale Tirrenico	ANAS	2.000,00	2.000,00	-	Toscana, Lazio,	-----
172		Asse Autostradale A12 - tratto Cecina (Rosignano M.) - Civitavecchia	ANAS	2.000,00	2.000,00	-	Toscana, Lazio,	LAVORI AFFIDATI
		Adeguamento Cassia Roma - Viterbo	Regione Lazio	295,02	6,64	288,38	Lazio,	-----
88		Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	Regione Lazio	295,02	6,64	288,38	Lazio,	PP approvato da CIPE
		Trasversale Nord Orte - Civitavecchia	ANAS	861,61	152,06	709,55	Lazio,	-----
154		SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	ANAS	46,61	52,06	5,45	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		SS 675 Umbro-Laziale - Collegamento Cinelli - SS1 Aurelia km 86+000 (tronco 3 Lotto 1° stralcio B e tronco 2 lotti 1 e 2)	ANAS	815,00	100,00	715,00	Lazio,	PD istruttori a MIT
		Adeguamento Salaria	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Lazio,	-----
		SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		Adeguamento SS 156	Regione Lazio	291,28	291,28	-	Lazio,	-----
		SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	Regione Lazio	225,32	225,32	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
15		SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	Regione Lazio	65,96	65,96	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		Dorsale stradale Atina-Colli al Voltorno	Regione Lazio	271,38	7,75	263,63	Lazio,	Attesa PD
		Pontina-A12-Appia		4.735,58	2.003,83	2.731,75	Lazio,	-----
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - A12 - Tor de Cenci (RM)	Autostrade del Lazio	493,50	209,10	284,40	Lazio,	PP approvato da CIPE
58		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - Bretella Cisterna Valmontone	Autostrade del Lazio	709,20	281,90	427,30	Lazio,	PD approvato da CIPE
59		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 1° stralcio f.le	Autostrade del Lazio	1.434,33	1.434,33	-	Lazio,	PD approvato da CIPE

Cod. CIPE	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 2° stralcio f.le Latina Circonvallazione - Terracina	Regione Lazio	1.473,55	-	1.473,55	Lazio,	PP approvato da CIPE
131		Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	ANAS	625,00	78,50	546,50	Lazio,	PP approvato da CIPE
	si	A1 (Capua) - Domiziana e adeguamento	ANAS	1.380,00	-	1.380,00	Campania,	-----
121	si	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	ANAS	1.380,00	-	1.380,00	Campania,	PP approvato da CIPE
3	si	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	ANAS	10.385,50	7.656,18	2.832,43	Campania, Calabria, Basilicata,	-----
3		Sa-Rc Svincolo di Fratte km 002+500-003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 008+000-012+800 - Tronco 1° Tratto 1° Lotto 2° (Carreggiata Nord)	ANAS	30,06	30,06	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 008+000-012+800 - Tronco 1° Tratto 1° Lotto 2° (Carreggiata Sud)	ANAS	55,92	55,92	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 014+544-016+890 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 2°	ANAS	14,06	14,06	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 016+890-022+400 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 1°	ANAS	26,34	26,34	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 023+000-029+400 - Tronco 1° Tratto 3°	ANAS	31,82	31,82	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 030+000-036+000 - Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico	ANAS	21,69	21,69	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 036+000-037+500 - Tronco 1° Tratto 4° Lotto 1 bis	ANAS	15,42	15,42	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 037+500-040+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 1	ANAS	19,78	19,78	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 040+100-044+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 2	ANAS	85,81	85,81	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 044+100-047+800 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 3	ANAS	142,74	142,74	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 082+330-088+657 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 2°	ANAS	39,02	39,02	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 103+840-108+000 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 4° (ex Gepco-Salc)	ANAS	7,79	7,79	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 213+500-222+000 - Tronco 2° Tratto 4° Lotto 2°	ANAS	30,99	30,99	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 225+800-234+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 1°	ANAS	29,38	29,38	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 234+700-244+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 2	ANAS	37,67	37,67	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 244+700-253+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 3°	ANAS	38,66	38,66	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 253+700-258+200 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 4°	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 258+200-259+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 5°	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 304+200-312+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 1°	ANAS	32,83	32,83	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 312+400-320+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 2°	ANAS	22,76	22,76	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 331+400-337+800 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 4° (ex mambrini Carchella)	ANAS	28,25	28,25	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 348+600-359+400 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 1°	ANAS	81,98	81,98	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 378+500-383+000 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 3° Stralcio B	ANAS	38,39	38,39	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 383+000-393+500 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 4°	ANAS	50,87	50,87	-	Calabria,	COMPLETATO
	si	Sa-Rc Km 47+800-53+800. Da sv Contursi Terme Postiglione a sv Sicignano	ANAS	283,52	283,52	-	Campania,	LAVORI IN CORSO