

L'obiettivo è quello di aggiungere, ai programmi che rispondono alla pluralità di obiettivi di sviluppo e coesione dei quali si è tenuto conto costruendo dal basso le Intese Generali Quadro con le diverse Regioni interessate, **un programma d'iniziativa governativa che vuole definire le "linee fondamentali di assetto infrastrutturale nazionale"**. Linee fondamentali tese ad individuare, prima e guidare, poi, la realizzazione del sistema di infrastrutture necessarie per far ripartire la crescita in Italia: infrastrutture coerenti con la politica infrastrutturale europea e prodotte in modo da massimizzare la partecipazione dei privati al loro finanziamento.

La coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali è garantita dalla decisione di far assurgere a priorità assolute italiane quelle definite in sede di revisione delle reti multimodali TEN – T e cioè le parti italiane della rete e dei nodi TEN-T essenziali (TEN-T core network) da realizzare entro il 2030.

Una scelta motivata dalla metodologia seguita nella revisione della rete TEN-T da realizzare entro il 2030 (la "rete essenziale") e nel delineare la "rete globale" (TEN-T comprehensive network) su un orizzonte 2050 ma, soprattutto, dalla ragionevolezza delle scelte strategiche che ne stanno alla base.

Ragionevolezza di metodo e di merito. Ragionevolezza di metodo che distingue tra "rete globale" e "rete essenziale". La prima, è da realizzare secondo un approccio "dal basso" e lasciata all'iniziativa degli Stati Membri solo coordinati dall'Unione, mentre la seconda con un approccio "dall'alto" fortemente coordinata sia in fase di pianificazione, sia in fase di realizzazione, dalla Commissione europea puntando alla rete essenziale come ad una indivisibilità (l'obiettivo della costruzione della "rete essenziale" sarà raggiunto solo quando sarà completato – comunque entro il 2030 – l'ultimo arco e l'ultimo nodo) sostenibile, compatibile con le capacità finanziarie e realizzative dell'Unione, degli Stati Membri e degli operatori.

È ragionevolezza di merito quella relativa al rapporto tra infrastrutture e crescita, tutta orientata ad infrastrutture che contribuiscono alla crescita, da offerta, abbattendo i costi di trasporto tra ogni punto A e ogni punto B dell'Europa (ed ogni punto C del resto del mondo) nonché quella, implicita nella rilettura dell'assetto territoriale europeo in termini di una **"rete essenziale"** fatta di dieci **"progetti essenziali TEN-T"** dei quali ben quattro (il corridoio 1, Baltico-Adriatico, il 3, Mediterraneo, il 5, Helsinki-La Valletta, e il 6, Genova-Rotterdam) interessano l'Italia.

La consapevolezza della necessità di aprirsi al mondo per integrare l'economia europea in quella mondiale tramite i porti e gli aeroporti, la presa d'atto dello spostamento del baricentro dell'economia europea verso est, la relativa emarginazione delle aree meno sviluppate (è il caso, per l'Italia, della inclusione dell'arco Napoli – Palermo nella sola rete generale) sono i tratti distintivi della rilettura dell'assetto territoriale e produttivo europeo implicita

nello sviluppo proposto della rete TEN-T essenziale.

È dal confronto con queste scelte che risulta evidente come la politica infrastrutturale italiana abbia necessità di aggiornare i suoi obiettivi strategici nazionali per rispondere al mutare del contesto economico europeo e mondiale.

All'inizio del XXI secolo ha preso corpo la priorità dei valichi alpini (ribadendo la priorità dei tunnel del Frejus, sulla Lione – Torino e del Brennero, sulla Verona - Monaco e l'importanza dei tunnel svizzeri del Gottardo e del Loetschberg che consentono di pensare a un “corridoio” Genova – Rotterdam) e si decide di estendere il braccio TAV-TEN-T Torino – Venezia – Trieste fino a Lubiana – Budapest – confine ucraino.

Un quadro che va oggi doverosamente aggiornato per tener conto del fatto che, in un orizzonte temporale di 10 anni (il periodo minimo di gestazione delle infrastrutture in questione), i mercati sui quali l'Italia “dovrà” competere sono quelli dei BRICS in generale, ma soprattutto quelli asiatici oltre Suez, quelli dell'Europa orientale –tutta, dal Baltico ai Balcani – e quelli mediterranei a partire dalla Turchia.

In questa prospettiva il contributo infrastrutturale alla competitività italiana si gioca tutto sulle “porte” dell'Italia sul mondo: per le merci, sui valichi e sui porti internazionali e, per i passeggeri, sugli aeroporti internazionali. Obiettivi coerenti con quelli della politica infrastrutturale europea che ribadisce l'interesse europeo per le tratte italiane di quello che viene ridenominato il Corridoio 3 Mediterraneo – da Lione a Trieste e Divaccia, con la novità di promozione a livello di rete essenziale dell'arco di navigazione interna – il solo a sud delle Alpi – da Milano a Mantova a Venezia, Ravenna e Trieste; su quelle del nuovo Corridoio 5 Helsinki-La Valletta –dal Brennero a Napoli, e da Napoli a Palermo e a Bari; sulle tratte del nuovo Corridoio 6 Genova - Rotterdam, da Genova al confine svizzero.

Si aggiunge, poi, e questa è la novità, l'interesse anche per le tratte italiane del Corridoio Baltico-Adriatico, da Klagenfurt a Udine-Trieste/Venezia-Bologna-Ravenna.

Se la crescita è una priorità e le esportazioni sono la prima via per sostenerla in Italia, si deve puntare per tempo oltre che a consolidare l'accessibilità al mercato interno, su ciò che ci può mettere meglio in contatto con i ricchi mercati di domani: ad est in Europa, nel Mediterraneo e in tutto il mondo oltre Suez ed oltre Gibilterra.

Se il mercato unico interno ha ancora margini di **allargamento** alla “nuova Europa” e di **approfondimento** in tutta l'Unione europea (tali da far ipotizzare livelli di economie di scala da raggiungere e quindi incrementi di produttività e competitività da conseguire, capaci di continuare a farne uno strumento trainante della crescita europea), è oggi evidente che l'Europa – e l'Italia più di altri Stati Membri – ha assoluto bisogno, per sostenere la propria crescita, di potersi affermare con i propri prodotti sui mercati dei paesi emergenti. I BRICS e gli altri

paesi emergenti in Asia, Sud America ed Africa vanno sempre più visti – capovolgendo il cliché che li vuole “fornitori” del mondo – anche come “clienti”, come mercati sui quali collocare i prodotti italiani ed europei.

Il processo di infrastrutturazione gioca, in questa operazione di accesso ai nuovi mercati e di competitività presente nello stesso mercato interno, un ruolo determinante e tale processo di infrastrutturazione richiede ingenti risorse finanziarie.

Ebbene, come negli ultimi Allegati Infrastrutture è stato più volte ribadito, la partecipazione pubblica nel processo di investimento nel comparto infrastrutturale non può più garantire, come in passato, soglie di partecipazione elevate. Sia per la crisi economica in atto, sia per la incidenza sul debito pubblico, la soglia di partecipazione pubblica nella infrastrutturazione del Paese si va ormai attestando su un valore non superiore al 30%.

Le numerose disposizioni legislative in tema di infrastrutture introdotte su proposta dell'attuale Governo, circa centoventi - tra cui diciassette contenute nel decreto sullo sviluppo - si caratterizzano non soltanto per la novità delle soluzioni adottate, ma anche perché inserite nel contesto di un corpus mirato a dare finalmente le certezze necessarie alle imprese ed agli investitori per operare.

Molte delle misure adottate rispondono all'esigenza di ricercare fonti alternative al «tutto pubblico» in un'ottica di cofinanziamento attraverso un forte partenariato. A fronte della scarsità di risorse pubbliche, e partendo dall'assunto che “per crescere serve anche esportare, e per esportare serve trasportare”, il Governo intende concentrare i finanziamenti pubblici, nel rispetto di una valutazione costi – benefici e della reale validità strategica, da reperire anche attraverso il coinvolgimento della Cassa Depositi e Prestiti, della BEI e soprattutto dei privati entro schemi di partenariato pubblico-privato, specie su quelle infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, ferrovie, strade e autostrade) maggiormente capaci di effetti di produttività e competitività, ossia su quelle infrastrutture in grado di ridurre il costo del trasporto e della logistica per l'economia italiana, e, in particolare, per il complesso produttivo settoriale/territoriale dedicato alle esportazioni.

È scaturita così una prima serie di provvedimenti (oltre 120), a partire con il provvedimento Salv'Italia e con quello sulle liberalizzazioni, con i quali sono state introdotte numerose misure al fine sia di semplificare le procedure (ad esempio: l'approvazione unica del progetto preliminare; l'alleggerimento delle procedure per l'affidamento delle opere di urbanizzazione e per l'attuazione del Piano nazionale di edilizia abitativa), sia di favorire l'allargamento della concorrenza, di aumentare le certezze per l'operatore privato e di incentivare il partenariato (ad esempio: una disciplina specifica per la finanza di progetto; la gestione anticipata, nelle concessioni, di parti di opere già realizzate; il contratto di disponibilità; la messa in sicurezza delle grandi dighe; il project bond; le obbligazioni di scopo per i comuni

garantite da un patrimonio destinato; il collegamento tra i porti e le aree retro portuali).

Tra le misure rivolte a favorire il partenariato un posto di primissimo piano spetta alla nuova disciplina dei project bond (obbligazioni emesse dalla società che realizza il progetto). Questa figura, introdotta con l'art. 41 del provvedimento sulle liberalizzazioni e resa appetibile agli investitori privati con l'art. 1 del decreto sullo sviluppo, che, com'è noto, ha accordato ai project bond il trattamento fiscale privilegiato dei titoli di Stato, è un potente incentivo per facilitare l'ingresso del partenariato nei cantieri.

Si tratta di una norma assolutamente nuova, che ha consentito di creare un moderno strumento all'avanguardia in Europa e nel resto del Mondo, finanziando la fase critica della costruzione dell'opera, senza gravare sul debito pubblico e ad un costo minore rispetto ai prestiti bancari.

Un tassello importante che ha completato la disciplina di questo strumento è costituito dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze che, con il concerto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha stabilito le modalità con le quali i titoli possono essere garantiti dal sistema finanziario, da fondazioni e da fondi privati. Il provvedimento è operativo già dal 14 agosto di quest'anno.

Oltre a questo centinaio di norme il decreto sulla crescita, ha recato ancora 17 disposizioni di grande interesse per il settore delle infrastrutture, dei trasporti e dell'edilizia.

Con una importante disposizione, si è stabilito che la defiscalizzazione introdotta con la legge di stabilità per il 2012, già estesa alle opere di infrastrutturazione ferroviaria, metropolitana e di sviluppo ed ampliamento dei porti appartenenti alla rete strategica trans europea di trasporto, sia ulteriormente estesa indistintamente a tutte le infrastrutture.

Un'apposita norma è intesa inoltre ad evitare che le frequenti richieste di modifiche al progetto dell'opera possano mettere a rischio l'equilibrio economico finanziario e la bancabilità stessa dell'opera.

Questa serie di considerazioni, questo approccio metodologico ha così delineato il **sistema delle infrastrutture essenziali per la crescita del Paese**.

Un sistema articolato per:

- **nodi urbani**
 - a) I nodi urbani di interesse europeo (Roma, Bologna, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia)
 - b) Altri nodi urbani di interesse nazionale

- **i sistemi multi portuali e gli altri porti essenziali**
 - a) Il sistema multiportuale dell'Alto Tirreno (Genova, La Spezia con Savona)
 - b) Il sistema multiportuale dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste con Koper e Rijeka)
 - c) Il sistema multiportuale Campano (Napoli con Salerno)
 - d) Il sistema multiportuale Pugliese (Bari e Taranto con Brindisi)
 - e) Il sistema multiportuale Siciliano (Palermo con Catania)
 - f) gli altri porti essenziali: Ancona, Livorno, i porti di trasbordo di Gioia Tauro e di Cagliari
- **gli aeroporti**
 - a) i sistemi aeroportuali intercontinentali di Roma (Fiumicino), Milano (Malpensa e Linate) e Venezia (Tessera)
 - b) (Bergamo Orio al Serio, Bologna Borgo Panigale, Genova Sestri, Napoli Capodichino, Palermo Punta Raisi e Torino Caselle)
- **gli interporti**
 - a) gli interporti nei sistemi logistici-portuali ex art.46 del Decreto Legge 201/2011 convertito nella Legge 214/2011
 - b) altri interporti essenziali
- **i valichi alpini**
 - a) I valichi italiani di interesse europeo (Frejus, Brennero, Tarvisio e Trieste)
 - b) I collegamenti con i valichi alpini svizzeri (Chiasso e Domodossola)
- **gli archi dei corridoi essenziali di interesse nazionale ed europeo**

Il corridoio essenziale Adriatico-Baltico

 - a) gli archi ferroviari del corridoio merci europeo (Baltic-Adriatic Corridor: Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine-Venice/Trieste/ •/ -Bologna/Ravenna/ e Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste)
 - b) i nuovi archi e nodi ferroviari AV/AC della revisione Ten-T 2012
 - c) gli archi della rete stradale essenziale della revisione Ten-T 2012)

Il corridoio essenziale Mediterraneo

 - a) gli archi ferroviari mancanti del PP6 Ten-T
 - b) gli archi ferroviari del corridoio merci europeo (Mediterranean Corridor Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona - Padua/Venice - Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony (Hungarian-Ukrainian border)
 - c) gli archi e i nodi del corridoio ERTMS (Corridoio D Valenzia- Lione-Torino - Milano-Verona-padova/ Venezia- Trieste- Lubijana- Budapest)
 - d) i nuovi archi e nodi ferroviari AV/AC della revisione Ten-T 2012
 - e) gli archi della rete stradale essenziale della revisione Ten-T 2012)
 - f) gli archi e i nodi della rete di navigazione fluvio-marittima Milano-Cremona- Mantova -Venezia/Ravenna/Trieste

g) Collegamento ferroviario Trieste - Divaccia

Il corridoio essenziale Helsinki-la Valletta

- a) gli archi ferroviari mancanti del PP1 Ten-T
- b) gli archi ferroviari del corridoio merci europeo Central North-South Corridor: Stockholm-Malmö-Copenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo
- c) gli archi e i nodi del corridoio ERTMS (corridoio B Stoccolma-Napoli)
- d) i nuovi archi e nodi ferroviari AV/AC della revisione Ten-T 2012
- e) gli archi della rete stradale essenziale della revisione Ten-T 2012)

Il corridoio essenziale Genova-Rotterdam

- a) gli archi ferroviari mancanti del PP24 Ten-T
- b) gli archi ferroviari del corridoio merci europeo n.1 (Rhine-Alp Corridor: Zeebrugge-Antwerp/Rotterdam-Duisburg-[Base/]-Milan- Genova)
- c) gli archi e i nodi del corridoio ERTMS (corridoio A Rotterdam-Genova)
- d) gli archi della rete stradale essenziale della revisione Ten-T 2012

- **gli archi nazionali di adduzione ai corridoi europei della rete essenziale**

Questa elencazione sintetica trova esplicitazione motivata nella seconda parte del presente Allegato quella relativa alla “Programmazione”.

SEZIONE UNO LA PIANIFICAZIONE

PAGINA BIANCA

Due diligence del Programma delle Infrastrutture Strategiche

Con il presente Allegato si è cercato di avviare un attento bilancio non solo su ciò che in un decennio si è riusciti a produrre in termini di infrastrutturazione del Paese ma, anche, misurare due distinte fasi operative dell'intero impianto programmatico che ha caratterizzato la esperienza che la Legge Obiettivo ha innescato nel sistema infrastrutturale del Paese.

La prima fase operativa oggetto dell'approfondimento è proprio quella legata **ad oltre il 90% delle opere avviate***, al loro reale stato di avanzamento progettuale e realizzativo, alla copertura finanziaria e alla capacità di garantire le ulteriori esigenze sia pubbliche che private. Una vera due diligence sulla capacità di dare concreta attuazione ad un processo che, in alcuni casi, è ancora fermo alla conclusione del completamento dell'iter istruttorio ed autorizzativo e ancora privo di copertura finanziaria pubblica e/o privata o in altri casi già avviato, già cantierato ma privo della copertura integrale.

Si è ritenuto utile per facilità di analisi e di lettura dei dati articolare l'intero quadro di interventi in quattro distinte famiglie

- 1. La realizzazione degli assi stradali e ferroviari portanti del sistema Paese**
- 2. L'abbattimento dei vincoli per l'accesso ai nodi logistici ed interventi di adeguamento funzionale dei nodi stessi**
- 3. La riqualificazione della offerta nelle grandi e medie realtà urbane**
- 4. La realizzazione di nuovi valichi e di assi frontalieri**

La seconda fase operativa, oggetto dell'approfondimento, è invece legata agli interventi (anche in questo caso oltre il 90% * dell'intero quadro programmatico) che trovano una possibile attuazione in una fase temporale legata più al medio – lungo periodo e che rivestono però una peculiare rilevanza strategica ed in alcuni casi una stretta correlazione o, addirittura, interdipendenza funzionale con alcuni interventi che caratterizzano la prima fase operativa. Anche in questo caso le opere sono state raggruppate nelle stesse quattro famiglie prima riportate.

*** si sono prese in considerazione quegli interventi già in avanzata fase istruttoria da parte della Struttura Tecnica di Missione**

Se analizziamo gli interventi completati e/o in corso di realizzazione, (Vedi Documento 1 e 2 alle pagine 179 e 197) all'interno sempre del quadro ricognitivo, ci rendiamo conto di essere in presenza di un quadro economico davvero interessante: **71.403 milioni di €** è il valore delle opere già avviate e coperte finanziariamente per un valore globale di **40.130 milioni di €** di cui **12.880 di €** garantiti da capitali privati. Rimangono invece da coprire **31.964 milioni di €** di cui **Privati circa 6.000 milioni di €**.

Questi dati confermano che nel decennio, grazie allo strumento della Legge Obiettivo, il Paese ha vissuto una delle stagioni più incisive in termini di infrastrutturazione raggiungendo la soglia di investimenti globale (tra opere completate e opere avviate) di 71.403 milioni di €.

Se entriamo nel merito delle risorse ancora da coprire scopriamo che tale volano è legato essenzialmente alle seguenti opere:

- Asse ferroviario AV/AC Milano Genova (Terzo Valico): **4.380 milioni di €**
- Sistema Mo.Se: **1.235 milioni di €**
- Nuovo Asse ferroviario Torino – Lione: **4.364 milioni di €**
- Nuovo valico del Brennero: **3.519 milioni di €**

Tali opere incidono, quindi, per un valore globale di **13.498 milioni di €**, incidono, cioè sul valore globale delle esigenze finanziarie, per oltre il **42%%**.

Se verifichiamo poi il valore delle opere che devono essere ancora avviate, scopriamo che il valore globale è pari a **57.099 milioni di €** di cui disponibili solo **5.438 milioni di €** e con una esigenza ulteriore di **51.661 milioni di €** di cui circa **7.000 milioni di €** potrebbero essere garantiti da capitali privati.

Anche in questo caso, effettuando un approfondimento, scopriamo che le voci più incisive riguardano la infrastrutturazione ferroviaria con **27.287 milioni di €**, gli interventi nelle grandi aggregazioni urbane con **5.209 milioni di €** ed i valichi con **8.384 milioni di €**. Queste tre voci incidono per il **72%** sull'intero volano di esigenze finanziarie.

Questi macro dati ci consentono quindi la definizione di un nuovo approccio sia per ciò che intendiamo proporre nel breve periodo (tre anni), sia per ciò che è utile identificare nel medio – lungo periodo (cinque – dieci anni).

Intanto è la prima volta che, leggendo i macro dati relativi alle opere che si è ritenuto opportuno scegliere tra quelle che hanno davvero una ricaduta strategica e che, anche se avviate, necessitano ancora di ulteriori risorse finanziarie, **prende corpo una vera due diligence dell'intero quadro programmatico**. Una due diligence non mirata solo alla ricerca di priorità ma alla presa di coscienza contestuale dell'enorme lavoro fatto in un decennio e alla esigenza di misurare, davvero, le possibilità di copertura alla luce, anche, delle norme assunte dall'attuale Governo.

Per comprendere la dimensione della intera operazione è necessario effettuare un confronto tra quanto si è garantito finanziariamente e quanto cantierato e, in parte completato, nel decennio 2002 – 2012 e quanto si è garantito finanziariamente e quanto cantierato nei quindici anni compresi tra il 1986 e il 2001:

- **nel decennio 2002 – 2012 sono stati cantierati e in alcuni casi completati interventi, sempre quelli oggetto della due diligence, per 71.403 milioni di €.**
- **nei quindici anni compresi tra il 1986 ed il 2001 il valore globale delle opere cantierate e supportate finanziariamente non supera i 7 miliardi di €.**

Questo confronto è utile per testimoniare il lavoro svolto in questo primo decennio di attività della Legge Obiettivo e, al tempo stesso, per elencare il reale numero di interventi; **le opere, infatti, vanno identificate nella loro caratterizzazione funzionale: l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria, l'asse autostradale Asti – Cuneo, la offerta metropolitana di un ambito urbano, lo schema idrico di un sistema irriguo, ecc. non si misurano articolandoli in numero di lotti.**

Ma dopo aver ribadito lo sforzo del Paese per garantire l'avvio di un simile processo si ritiene opportuno soffermarsi sulle difficoltà che lo stesso processo incontra oggi sia per la forte crisi economica che l'intero sistema vive da oltre quattro anni, sia per la reale disponibilità progettuale di una serie di interventi, sia infine per la validità strategica di alcuni di essi.

Ebbene, effettuando una analisi dettagliata su ogni singola opera, è emerso che la reale esigenza di copertura con risorse pubbliche può subire una diversa articolazione nella messa a disposizione delle risorse e nel rispetto di alcune scadenze programmatiche.

In particolare da un primo approfondimento è emerso che per:

- **gli interventi sugli assi stradali e ferroviari si passa da 44.517 milioni di € a 15.433 milioni di €**
- **gli interventi sui nodi logistici si passa da 4.236 milioni di € a 1.425 milioni di €**
- **gli interventi sulle grandi e medie realtà urbane si passa da 9.629 milioni di € a 1.612 milioni di €**
- **gli interventi sui valichi passa da 8.661 milioni di € a 1.714 milioni di €**

Si potrebbe passare così da una esigenza di risorse pubbliche, nel prossimo triennio, di 67.043 milioni di € a 20.184 milioni di €.

Affrontiamo ora il quadro di medio e lungo periodo, come detto prima il valore delle opere non ancora avviate è pari a 57.099 milioni di € di cui circa

7.500 milioni di € potrebbero essere garantiti da capitali privati. Anche in questo caso si è cercato di effettuare una analisi dettagliata dei vari intereventi per verificarne lo stato di avanzamento progettuale, la rilevanza strategica e la correlata esigenza realizzativa, la possibilità di realizzare per fasi alcuni interventi. Questo lavoro sta facendo emergere che la reale esigenza di copertura con risorse pubbliche per:

- gli interventi sugli assi stradali e ferroviari si passa da **39.876 milioni di € a 14.598,94 milioni di € di cui 2.000 milioni di € Privati**
- gli interventi sui nodi logistici si passa da **3.629 milioni di € a 1.136 milioni di €**
- gli interventi sulle realtà urbane passa da **5.209 milioni di € a 3.845 milioni di €**
- gli interventi sui valichi passa da **8.384 milioni di € a 1.350 milioni di €**

Si evince così che nel medio periodo le indispensabilità infrastrutturali comportano una esigenza finanziaria pubblica di 20.929 milioni di €

Siamo passati da una esigenza di risorse di 57.099 milioni di € di cui 7.500 Privati ad una esigenza di 20.929 milioni di €.

Questa analisi, che non mette in dubbio la strategicità dei vari interventi ma solo una rivisitazione delle fasi attuative e dei tempi di programmazione, dovrà necessariamente avvenire solo a valle di un confronto sistematico e capillare con le singole Regioni e con le Province autonome di Trento e Bolzano. Solo dopo tale confronto sarà esplicitata e ciò nel rispetto della Legge 443 del 2001.

Senza dubbio, però, leggendo solo i macro dati si ha modo di verificare che è possibile riarticolare l'intero quadro programmatico. Una simile due diligence non è mirata solo alla ricerca di priorità ma, anche, alla presa di coscienza contestuale dell'enorme lavoro fatto in un decennio e alla esigenza di misurare, davvero, le possibilità di copertura supportate dalle norme assunte dall'attuale Governo.

Documento Uno La logica funzionale e territoriale di alcune opere avviate oggetto della due diligence

Intervento	Costo	Finanz. di LO	Finanz. Statali	Fondi FAS	Finanz. Regionali	Finanz. Enti Locali	Finanz. Unione Europea	Finanz. Privati	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Azioni di politica	Regioni	Classificazione
Assi stradali														
A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	147,08				1,56			158,66	160,22		- In Realizzazione		Friuli-Venezia Giulia	Core network
A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	35,19							35,19	35,19		- In Realizzazione		Veneto	Core network
A4 VE-TS P.te sul Tagliamento e Sv.lo Palmanova	440,69							440,69	440,69		- Progetto Definitivo		Friuli-Venezia Giulia, Veneto	Core network
A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà di Piave	365,55							365,55	365,55		- In Realizzazione		Veneto	Core network
A4 VE-TS S.Donà di PIAVE - Sv.lo di Alvisopoli	560,65							560,66	560,66		- Progetto Definitivo		Veneto	Core network
A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	215,28							215,29	215,29		- Attesa Progetto Esecutivo		Friuli-Venezia Giulia, Veneto	Core network
Aut. A4 Milano Bergamo Brescia 4 corsia+emerg.	397,56		397,56						397,56		- Ultimata		Lombardia	Core network
Autostrada A4 Torino Milano	355,00							356,40	356,40		- Attesa Consegna Lavori		Lombardia, Piemonte	Core network
Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	235,00		56,59					219,83	276,42		- In Realizzazione		Lombardia, Piemonte	Core network
- (P) A4 la Valtrompia (coll.Brescia - Lumezzane) T1	258,60							258,60	258,60		- Attesa Consegna Lavori		Lombardia	Core network

(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia-Lumezzane) T2	664,89					-	664,89	Progetto Preliminare	Lombardia	Senza attribuz.	
SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	197,87	190,95		89,00			279,95	- In Realizzazione	Lombardia	Core network	
SS 38 Stelvio - 1°Lotto 2°Str. Cosio Tartano	280,12	60,00	75,12		103,00	42,00	280,12	- Progetto Definitivo	Lombardia	Core network	
Dalmine Como Varese Valico G. opere varie connesse	4166,46	1.131,70	113,20				2.921,56	4.166,46	- In Realizzazione	Lombardia	Core network
Bergamo Lecco: variante ex SS 639	53,05	25,82					25,82	27,23	Progetto Definitivo	Lombardia	Core network
Bergamo Lecco: Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	93,67			71,67		22,00	93,67	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia	Core network
Autostrada A31 Valdistico Nord	1.558,00						1.558,00	1.558,00	- Progetto Preliminare	Veneto	Core network
Collegamento autostradale pedemontana piemontese	654,50	200,00					454,50	654,50	- Progetto Preliminare	Piemonte	Core network, privati
SS 415 Paullese Peschiera Borromeo Spino d'Adda	162,2		16,53		122,45	23,82	162,80	- In Realizzazione	Lombardia	Senza attribuz.	
Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	513,53						513,53	513,53	- Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	46,61	52,05					52,05	-	Collaudo	Lazio	Senza attribuz.
S.S. 156 Monti Lepini	65,96	60,00	5,96				65,96	- In Realizzazione	Lazio	Senza attribuz.	
SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	225,32		225,32				225,32	- in realizzazione	Lazio	Senza attribuz.	

Cisterna - Valmontone e opere connesse	714,09	0,00			0,00	-	714,09	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Core network, privati
Collegamento A12 Roma (Tor de' Cenci)	498,63	0,00			0,00	-	498,63	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Core network, privati
Corridoio Intermod.Integr. Pontinio Roma - Latina	1515,93	468,08			0,00	468,08	1.047,85	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Core network, privati
Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	499,55		172,73	326,83		499,56	-	In Realizzazione	Sicilia	Senza attribuz.
Agrigento-Caltanissetta A19: lotto 2	770,21	614,47	213,34	162,19		990,00	-	Attesa Consegna Lavori	Sicilia	Indifferibili
S.S. 16 Foggia Cerignola 2° lotto	40,62				43,38	43,38	-	Collaudo	Puglia	Senza attribuz.
S.S. 16 Foggia Cerignola 3° lotto	31,58				40,28	40,28	-	Collaudo	Puglia	Senza attribuz.
S.S. 16 Adriatica variante di Cerignola	20,25		23,10			23,10	-	Ultimata	Puglia	Senza attribuz.
Strada Maglie S.M. di Leuca	287,74		135,34		152,40	287,74	-	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia	Indifferibili
Variante est. di Lecce completamento 2° str.	29,92	35,53				35,53	-	Collaudo	Puglia	Senza attribuz.
Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	506,00	234,61			-	234,61	271,39	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno	253,6		162,00			162,00	91,60	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network