

DESCRIZIONE MISURA	riferimenti normativi *	Amm. competente	PIANO/PROGRAMMA/OPERA	TOT FONTI DI FINANZIAMENTO	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
Provvedimenti attuativi dell'art. 30 della L. n. 196/2009.	D.Lgs. 228-229/2012 Linee Guida allegato infrastrutture al DEF approvato dal parlamento 24/04/2012	MIT			Impatto sul bilancio pubblico: senza oneri aggiuntivi.
1. Metropolitana Napoli 2. Metropolitana Bologna (sistema filotranviario a supporto del trasporto pubblico locale) 3. Metropolitana Milano 4. Metropolitana e nodo di Torino (rebaudengo) 5. Metropolitana Roma 6. Sistema metropolitano Bari 7. Sistema metropolitano Catania 8. Metropolitana di Brescia	Art. 32 c.7 L. 111/2011 DM 56/2012 delibere cipe 22/2012 24/2012 26/2012 84/2012 Art. 33 c.3 L. 183/2011 Delibere CIPE: 60/2010, 106/2009, 105/2009, 100/2009, 99/2009, 75/2009, 74/2009, 73/2009, 57/2009, 56/2009, 40/2009, 52/2008, 13/2008, 12/2008, 92/2007, 91/2007, 16/2007, 112/2006, 111/2006, 89/2005.	MIT	Metropolitana Napoli: line 1 completion - Dante-Centro/Direzionale connection	€ 100,00	
			Metropolitana Napoli: line 6	€ 94,66	
			Metropolitana Napoli: Camaldoli rail tunnel consolidation	-€ 26,40	Differibile delibera CIPE 6/2012
			Metropolitana Napoli: North-East Metrocampania - Piscinola-Aversa centro section	€ 33,00	
			Metropolitana Bologna Sistema filotranviario di Bologna asostegno del Trasporto pubblico locale	€ 210,60	
			Metropolitana Milano: M1 line extension: Sesto FS-Monza Bettola section	€ 74,13	
			Metropolitana Milano: new M4 line:Lorenteggio-Linate; Lorenteggio - Sforza Policlinico section	€ 160,00	
			Metropolitana Milano: M4 line design: Sforza Policlinico-Linate section (lot 2)	€ 9,90	

DESCRIZIONE MISURA	riferimenti normativi *	Amm. competente	PIANO/PROGRAMMA/OPERA	TOT FONTI DI FINANZIAMENTO	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
			Metropolitana Milano: M4 line definitive design - lot 2 : Sforza Policlinico-Linate section	€ 56,00	
			Metropolitana Milano: M5 line definitive design lot2: Garibaldi fs-San Siro section	€ 1.007,00	
			Metrotramvia di Milano: Desio - Seregno section	€ 128,53	
			Metropolitana di Torino: line 1 Lingotto-Bengasi section	€ 106,13	
			Metropolitana di Roma: Linea C	€ 80,10	
			Metropolitana di Brescia		
			Sistema metropolitano Bari: rail node and underground	€ 1,82	
			Sistema metropolitano Bari: South-East railway	€ 124,86	
			Sistema metropolitano Catania: FS station - Airport connection: Stesicoro-airport section	€ 90,00	
			TOT	€ 2.250,33	
1. Lecco-Bergamo 2. Asse stradale 106 Jonica lot 3 3. SS Jonica variante Nova Siri 4. Variante di Morbegno (Valtellina) 5. Opere complementari Asse Autostradale Asti-Cuneo 6. Asse viario Palermo-Lercara Friddi 7. SS12 dell'Abetone e del Brennero 8. SS275 Santa Maria di Leuca 9. SS640 Agrigento-Caltanissetta 10. Interventi di viabilità secondaria in	Art. 32 c.7 L. 111/2011 delibere cipe 6/2012; 19/2012 30/2012;33/2012 Art. 33 c.3 L. 183/2011 Delibere CIPE: 60/2010, 106/2009, 105/2009, 100/2009, 99/2009, 75/2009, 74/2009, 73/2009, 57/2009, 56/2009, 40/2009, 52/2008, 13/2008,	MIT	Lecco - Bergamo	€ 25,82	Delibere CIPE n.89/2006; 68/2008
			Asse stradale 106 Ionica lot 3	€ 698,40	Delibere CIPE n.103/2007; 30/2008
			SS Jonica variante Nova Siri	€ 34,40	Delibere CIPE n.20/2009 e delibera 6/2012
			SS Jonica da Simeri Crichi a Germaneto	€ 33,00	Delibere CIPE n.30/2012
			Variante di Morbegno in Valtellina	€ 110,12	Delibere CIPE n.75/2006; 14/2008; 21/2012
			Opere complementari Asse autostradale Asti – Cuneo	€ 27,68	Delibera CIPE n.75/2006

DESCRIZIONE MISURA	riferimenti normativi *	Amm. competente	PIANO/PROGRAMMA/OPERA	TOT FONTI DI FINANZIAMENTO	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
Sicilia e Calabria 11. Asse autostradale Campo Galliano-Sassuolo 12. SS42 adeguamento - accessibilità Valcamonica 13. Asse autostradale Telesina in Campania 14. Traforo del Frejus 15. Asse autostradale Pontina 16. Asse autostradale Pedemontana Lombarda 17. Variante Lecco-Bergamo 18. Autostrada Salerno-Reggio Calabria (160 km) 19 Lioni Grottaminarda 20. Strada statale dei Trulli	12/2008, 92/2007, 91/2007, 16/2007, 112/2006, 111/2006, 89/2005.		Asse viario Palermo Lercara Friddi	€ 211,68	Delibera CIPE n.84 /2008
			SS12 dell'Abetone e del Brennero	€ 10,63	Delibera CIPE n.75/2006
			SS 275 Santa Maria di Leuca	€ 135,30	Delibera CIPE n.76/2009
			SS640 Agrigento - Caltanissetta	€ 209,10	Delibera CIPE n.37/2009
			Interventi di viabilità secondaria in Sicilia e Calabria	€ 120,00	
			Asse autostradale Campo Galliano Sassuolo	€ 734,61	Delibere CIPE n.54/2008; 62/2010
			SS42 upgrading - accessibilità Valcamonica	€ 1,74	Decreto MIT MEF 7004 de 17/12/2008
			Asse autostradale Telesina in Campania	€ 440,00	Delibera CIPE n.75/2009
			Trafo del Frejus - Galleria sicurezza	€ 30,00	Delibera CIPE n.43/2009 seduta CIPE 3 agosto 2012
			Asse autostradale Pontina	€ 1.668,00	Delibera CIPE n.50/2004; 55/2008
			Asse autostradale Pedemontana Lombarda	€ 870,00	
			Variante Lecco - Bergamo	€ 71,70	Delibera CIPE n.98/2009
			Motorway Salerno - Reggio Calabria (160 km)	€ 7.420,00	2.833 € to be financed
			Lioni Grottaminarda		Delibera CIPE 27/2012
			Ss 172 dei Trulli		Delibera CIPE 29/2012
			TOT	€ 12.852,19	
1. Schemi Idrici: Sardegna; Basso Molise; Basilicata e Puglia; Sicilia 2. Accessibilità agli Hub Aeroportuali: Rho; Gallarate; Malpensa 3. Mo.S.E. 4. Interventi su sezioni ferroviarie nazionali: Pontremolese, Catania, Bari-Taranto; Variante di Cannitello; Sardegna	Artt. 32 c.7 e 1 L. 111/2011 Delibere CIPE: 48/2004, 114/2004, 153/2005, 147/2006, 107/2006, 146/2006, 148/2006, 88/2006, 93/2007, 12/2008, 33/2010, 104/2010 103/2011	MIT	schemi idrici Sardegna	€ 107,18	delibere CIPE 48/2004; 93/2007
			schemi idrici Basso Molise	€ 71,00	delibere CIPE 153/2005;147/2006
			schemi idrici Basilicata e Puglia	€ 92,10	delibere CIPE 107/2006; 146/2006; 148/2006
			schemi idrici Sicilia	€ 27,35	delibere CIPE 114/2004; 88/2006
			Rho - Gallarate line upgrading	€ 90,00	Delibera CIPE n.33/2010

DESCRIZIONE MISURA	riferimenti normativi *	Amm. competente	PIANO/PROGRAMMA/OPERA	TOT FONTI DI FINANZIAMENTO	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
			Accessibilità Malpensa	€ 120,00	Delibera CIPE n.12/2008
			"MOSE" - Venice high tide protection system	€ 600,00	
			Pontremolese doubling: Parma-Osteriazza and Berceto-Chiesaccia sections	€ 6,00	
			Catania rail node: Interramento stazione	€ 11,61	Delibera CIPE n.45 /2004
			Bari – Taranto Line: S. Andrea - Bitetto doubling section	€ 31,00	Delibere CIPE n.46/2004; 95/2006
			Variante di Cannitello	€ 7,00	Delibera CIPE n.121 /2009
			Sardegna: ammodernamento e velocizzazione rete ferroviaria oltre a collegamenti stradali necessari	€ -	
			TOT	€ 1.163,24	
Si prevede l'estensione dell'uso dei project bonds con aliquota di imposta sugli interessi pari al 12,5%. Il trattamento fiscale è equiparato a quello sugli interessi pagati per il finanziamento bancario. Regime di favore per l'imposta di registro ipotecaria e catastale e possibilità di rifinanziare un debito preesistente.	Arti. 1, D.L. 83/2012	Ministero dello Sviluppo Economico / MIT		€ -	Impatto sul bilancio pubblico: senza oneri aggiuntivi.
La conferenza dei servizi preliminare diventa obbligatoria per la definizione dello studio di fattibilità e per tutte le altre fasi della progettazione.	Arti. 3, D.L. 83/2012	Ministero dello Sviluppo Economico / MIT		€ -	Impatto sul bilancio pubblico: senza oneri aggiuntivi.
Il decreto ha previsto il 'Piano nazionale per le città' (articolo 12), volto a riqualificare le aree urbane degradate e a promuovere lo sviluppo delle città come motore per il settore edile vengono attuati attraverso gli strumenti innovativi del 'Piano Sviluppo Città' e del 'Contratto di valorizzazione urbana'.	Arti. 12, D.L. 83/2012	Ministero dello Sviluppo Economico / MIT		€ -	Impatto sul bilancio pubblico: senza oneri aggiuntivi.

DESCRIZIONE MISURA	riferimenti normativi *	Amm. competente	PIANO/PROGRAMMA/OPERA	TOT FONTI DI FINANZIAMENTO	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
Le Autorità Portuali potranno trattenere l'1% di IVA e accise prodotte sul loro territorio nel limite massimo di 70 milioni euro annui per il potenziamento delle infrastrutture portuali.	Art. 14, D.L. 83/2012	Ministero dello Sviluppo Economico / MIT		€ -	Impatto sul bilancio pubblico: senza oneri aggiuntivi.
Altre disposizioni relative alle infrastrutture riguardano l'utilizzo da parte dei Comuni dei crediti d'imposta per la realizzazione di opere infrastrutturali e l'elevamento dal 50% o al 60% della quota dei lavori che i concessionari devono affidare attraverso procedure di evidenza pubblica	Artt. 5-8 e 10, D.L. 83/2012	Ministero dello Sviluppo Economico / MIT		€ -	Impatto sul bilancio pubblico: senza oneri aggiuntivi.
				€ 24.573,33	

PAGINA BIANCA

Le priorità funzionali da supportare finanziariamente nel triennio

Il quadro conoscitivo e la due diligence che caratterizzano l'Allegato Infrastrutture di questo anno hanno confermato la proposta del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti avanzata, in occasione della esposizione delle Linee Guida al DEF, in merito alla necessità finanziarie da assicurare nel triennio 2013 – 2015.

Nell'Allegato "Intermedio" di aprile, si individuarono i filoni entro ubicare determinate priorità; tale quadro di esigenze finanziarie non viene riportato nel presente Allegato mentre vengono, ancora una volta elencate le priorità funzionali.

Sarà cura del Dicastero esporre nelle sedi opportune e alla luce degli attuali vincoli di finanza pubblica, riportare quali sono i livelli finanziari minimi necessari per consentire condizioni di crescita e di sviluppo.

In particolare le priorità funzionali sono:

- 1. priorità obbligate**
- 2. priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN – T**
- 3. priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere**

Fanno parte del primo filone funzionale i seguenti interventi:

- Contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI
- Ulteriori tranche per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (Mo.SE)
- Nuovo asse ferroviario Torino – Lione
- Nuovo valico ferroviario del Brennero (quota italiana)
- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas
- Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate
- Fondo mirato ad evitare l'ennesima proroga degli sfratti

Fanno parte del secondo filone una serie di interventi diffusi ubicati all'interno delle seguenti tre aree programmatiche:

- Assi viari
- Nodi metropolitani
- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti)

Fanno parte del terzo filone una serie di interventi che, **grazie alla norma sulla “defiscalizzazione”**, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati. Trattasi, in particolare, dei seguenti interventi:

- Asse autostradale Orte Mestre
- Asse autostradale Termoli – San Vittore
- Asse autostradale “Telesina”
- Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria

SEZIONE 2 LA PROGRAMMAZIONE

PAGINA BIANCA

La revisione delle reti TEN – T La incidenza sulla programmazione delle scelte infrastrutturali del Paese

Le priorità d'intervento nazionali nella revisione del Programma Infrastrutturale Strategico nazionale coincidono, in linea con l'articolo 41 del D.L. 6 dicembre 2011 n.201, con il sottoinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete essenziale transeuropea di trasporto TEN-T.

Il processo di revisione in corso è orientato verso il superamento delle criticità esistenti, rappresentato dall'insufficiente sviluppo dei collegamenti multi modali verso gli aeroporti, i porti e gli interporti quali "nodi" del sistema, ovvero porte di ingresso dei flussi di traffico merci e passeggeri, e la costruzione di un sistema infrastrutturale capace di effetti di rete sulla crescita italiana ed europea nell'ambito del sistema TEN – T.

La fluidità del traffico passeggeri cruciale sia per accompagnare lo sviluppo produttivo con contatti tra gli operatori, sia per agevolare l'incoming di flussi turistici, richiama la necessità di collegare nel modo più efficiente gli aeroporti internazionali, in primis i sistemi intercontinentali di Roma, Milano e Venezia, con la rete essenziale TEN – T autostradale e ferroviaria ad alta velocità.

La gran parte dei 10 corridoi europei che dovrebbero concorrere a costruire la rete TEN-T essenziale ha origine e destinazione in città - porto, ma la funzione di servizio ai mercati di destinazione finale è attualmente contesa ai porti italiani da scali stranieri. Nonostante il fatto che porti, come quelli dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico siano collocati geograficamente in posizione ottimale per valorizzare catene logistiche organizzate lungo la rotta Europa - Estremo oriente, i porti italiani subiscono la competitività soprattutto dai porti del Mar del Nord che contendono loro anche quote rilevanti del mercato interno nazionale.

L'accelerazione della realizzazione della Rete essenziale transeuropea di trasporto TEN.T, dei suoi nodi e dei suoi collegamenti con le grandi aggregazioni urbane e con i terminali portuali, interportuali ed aeroportuali, costituisce una delle principali azioni capaci di ridurre il gap infrastrutturale del Paese.

Diventa quindi automaticamente **scelta essenziale e prioritaria** realizzare le infrastrutture strategiche comprese nei 4 Corridoi che riguardano il nostro Paese:

- **"Adriatico – Baltico"**
- **"Mediterraneo"**
- **"Helsinki – La Valletta"**
- **"Genova Rotterdam"**

Sin dalla fine degli anni '80 la politica comunitaria, ha perseguito un preciso obiettivo: **annullare i “colli di bottiglia” costituiti dai nodi urbani, portuali, fluviali e marittimi, aeroportuali e di valico alpino e dagli archi congestionati della rete transeuropea di trasporto essenziale** (ciò che oggi viene definito TEN-T core network).

Tutto questo alla luce della revisione del quadro delle essenzialità infrastrutturali che offre all'Europa e all'Italia un quadro pianificatorio definito che guiderà la politica infrastrutturale degli Stati membri fino al 2030, scanditi nei due periodi di gestione finanziaria europea **2014-2020 e 2021-2027**.

Pertanto risulta necessario concentrare i finanziamenti pubblici e privati su quelle infrastrutture urbane, portuali, interportuali, aeroportuali, ferroviarie, stradali e di navigazione interna maggiormente capaci di ridurre il costo del trasporto e della logistica per l'economia italiana, realizzando comunque un sistema di trasporto caratterizzato da una maggiore sostenibilità ambientale.

Le azioni concrete nel settore delle infrastrutture di trasporto riguardano, quindi, essenzialmente:

- a) **il miglioramento dei servizi nei e dei nodi infrastrutturali esistenti**, da trasformare, anche, in nodi avanzati della rete digitale mediante la diffusione delle più avanzate tecnologie di informazione e comunicazione, e da rendere più accessibili innanzitutto con una accelerazione del piano di installazione almeno lungo i corridoi ferroviari merci europei dell'installazione di sistemi di segnalamento controllo ferroviario ERTMS sulle reti convenzionali per aumentare la capacità ferroviaria.
- b) **i collegamenti dei nodi strategici, porti e interporti, alla rete essenziale** esistente in modo da migliorare l'intermodalità.
- c) **il completamento degli archi o nodi essenziali mancanti**, a partire dai nodi portuali e aeroportuali dove maggiori sono i guadagni prevedibili di efficienza.

Con le modifiche introdotte con l'art. 41, Decreto Legge n. 201/2011, all'art. 161, Codice Appalti, si ridefiniscono le modalità e i criteri di programmazione delle opere strategiche in modo tale da consentire al Governo di selezionare alcune specifiche opere da realizzare in via prioritaria, con particolare riferimento alle opere finanziabili con l'apporto di capitale privato. Una opportunità che, come più volte ripetuto, si intende sfruttare per puntare alla realizzazione del sistema essenziale di infrastrutture capaci di rilanciare la crescita italiana ed europea.

Ebbene, grazie a questa norma, le scelte a scala comunitaria possono trovare giusta collocazione nel Documento di Economia e Finanza e trasformarsi così non più in semplici atti di indirizzo o in linee guida, ma in famiglie di interventi che, con la loro coerenza ad un atto programmatico comunitario e con la misurabile capacità

di coinvolgimento di capitali privati, diventano il **nuovo quadro programmatico** non solo di lungo periodo ma anche di breve e medio periodo.

Per questo motivo abbiamo ritenuto utile riportare quali sono i cambiamenti apportati dall'ultima revisione delle Reti TEN – T e come tali scelte trovino già, in ciò che si sta realizzando nel nostro Paese, una stretta correlazione con le scelte effettuate dalla Commissione Europea.

La revisione del sistema italiano delle infrastrutture di trasporto di interesse europeo parte dalla riconferma dei Progetti Prioritari TEN-T, definiti nel 2004 ed in corso di realizzazione, dei corridoi ERTMS e dei “corridoi ferroviari merci” approvati nel 2010 e si sviluppa lungo le linee sopradescritte che hanno guidato la revisione in corso.

L'impegno è rivolto innanzitutto ad assicurare il completamento dei progetti che realizzano il superamento dei valichi di confine lungo gli assi transfrontalieri di collegamento con la Francia, l'Austria e la Slovenia, nella logica dell'integrazione dell'economia italiana nell'economia europea di oggi e di domani.

Con riferimento alla necessità di rapida integrazione dell'economia italiana nell'economia mondiale e alla realtà del sistema territoriale e produttivo nazionale, l'attenzione è altresì rivolta a risolvere uno dei principali punti di criticità del sistema italiano, rappresentato dall'insufficiente sviluppo dei porti, degli aeroporti e degli interporti e dei loro collegamenti multi – modali con la rete TEN-T essenziale. Il tutto tenendo conto degli obiettivi europei definiti dal Libro Bianco UE del 2011.

La proposta di revisione delle reti TEN – T prevede che la rete trans-europea dei trasporti presenti una struttura «a **doppio strato**», comprendente una rete globale (*Comprehensive Network*) e una rete essenziale (*Core Network*). Tali scelte sono state approvate dal Consiglio Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia nella seduta del 22 marzo 2012

La rete globale (*Comprehensive Network*) costituisce lo strato di base della Trans - European transport network (TEN-T) e comprende tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano specifici requisiti tecnici. Nell'elaborazione della “*Rete Comprehensive*” nazionale si è fatto particolare riferimento ai criteri di coesione territoriale ed economica.

La rete essenziale (*Core Network*), si sovrappone alla rete globale ed è costituita dall'insieme indivisibile di tutte le sue parti strategicamente più importanti perché congiuntamente capaci di produrre un effetto sistemico, di rete, sull'accelerazione della crescita europea. **Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale.** Si concentra sui componenti della TEN-T che presentano il maggior valore aggiunto europeo: collegamenti transfrontalieri, nodi multimodali e collegamenti con le reti di trasporto dei Paesi vicini e con il resto del mondo tramite porti ed aeroporti.

Lo strumento per l'implementazione coordinata della rete essenziale è rappresentato dai corridoi. Questi ultimi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata "**dall'alto**" della rete essenziale focalizzandosi su integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere, che includono i porti marittimi, gli aeroporti ed i loro accessi.

Per quanto riguarda la rete essenziale, quella alla quale si vuole qui dare priorità in funzione della crescita attesa, partendo dal concetto di "**corridoio multimodale**", inteso quale sistema infrastrutturale misto (stradale e ferroviario), è stata individuata una rete di trasporto basata su infrastrutture in gran parte esistenti, inquadrandola all'interno del sistema dei nodi "essenziali" urbani, dei porti, degli interporti, e degli aeroporti che rappresentano le porte di ingresso dei flussi di traffico merci e passeggeri.

Nell'individuazione dei "nodi" della rete essenziale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è intervenuto suggerendo integrazioni dei criteri forniti dalla Commissione Europea capaci di tenere conto degli aspetti legati alla conformazione territoriale del nostro Paese.

Nella proposta di parte nazionale della rete TEN-T essenziale europea, sono stati pertanto introdotti i concetti di:

- **sistema portuale multiscalo**, un cluster di scali inteso come sistema unitario di porti marittimi che insistono sullo stesso arco costiero e si possono avvantaggiare di rapporti di cooperazione/competizione tra loro
- **sistema aeroportuale** a servizio della medesima conurbazione estesa;
- "**ultimo miglio**", consistente in collegamenti brevi (raccordi ferroviari e/o stradali) necessari a rendere effettiva l'interconnessione tra i sistemi "a rete" ed i "sistemi puntuali" (città, porti, aeroporti ed interporti) e che per il trasporto merci dovranno essere costituiti da tratte ad Alta Capacità o miste. In particolare, la connessione dei nodi portuali dovrà essere garantita con gli assi ferroviari, sia misti, sia con quelli aventi funzioni di Alta Capacità, mentre per quanto concerne gli aeroporti strategici intercontinentali la connessione dovrà essere garantita con le linee ad Alta velocità in forme quanto più possibile simili a quelle della connessione passante di stampo tedesco o giapponese..

La Programmazione finanziaria attuale I Contributi europei ai progetti nazionali

Con riferimento ai progetti strategici che fanno parte della rete TEN – T si sono recuperati alcuni ritardi evidenziati dalla Commissione Europea nella revisione di metà periodo, condotta nell'ottobre 2010.

Tra i progressi più importanti si segnalano i seguenti:

- ad agosto 2011 è stato approvato il progetto preliminare del nuovo collegamento internazionale Torino – Lione (PP6) per la parte ricadente in territorio italiano. Il 20 dicembre 2011, Italia e Francia hanno firmato l'accordo che definisce le condizioni di realizzazione e di esercizio della tratta internazionale dell'opera che ha un valore di 8,2 miliardi. I lavori principali del tunnel partiranno tra la fine del 2014 e il 2015 e dureranno circa dieci anni.
- il collegamento Milano – Genova (PP24), è stato finanziato con ulteriori €1.100 milioni (CIPE 6 dicembre 2011), assicurando la copertura finanziaria per circa il 30%, dell'intero tracciato del valico ferroviario di 34 Km essenziale per i collegamenti tra la portualità ligure ed il Nord Europa (il costo residuo dell'opera è stimato in 4,2 miliardi di €).
- l'approvazione del progetto definitivo dell'Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero" è intervenuta con la delibera CIPE n. 71/2009. Il costo a vita intera dell'opera è quantificata in circa 8.280 milioni di euro. Il soggetto aggiudicatore è stato confermato in Brenner Basistunnel BBT SE e l'affidamento dell'opera sarà realizzato per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili, ed in coerenza con i lotti costruttivi previsti nel cronoprogramma allegato alla relazione istruttoria. Al 31 dicembre 2009, sono stati completati i lavori per la realizzazione del cunicolo "finestra" di Mules, mentre i lavori di scavo della galleria di Aica risultano eseguiti al 70%.
- Con l'assegnazione di 919 milioni di euro è stata assicurata la copertura definitiva per 2.050 milioni di euro della tratta funzionale Treviglio – Brescia (PP6), consentendo un collegamento di tipo metropolitano tra Milano e Brescia ed abbassando in modo rilevante i tempi di collegamento tra Milano e Venezia.

A questi progetti si aggiungono il progetto GALILEO (PP15) e le relative attività di "downstream" (ricadute applicative di interesse per le imprese nazionali),

le Autostrade del Mare (PP 21) e il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti "ITS" (Intelligent Traffic System) che, a vario titolo, investono aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario e che pertanto ricadono nella prevalente competenza del Ministero dei trasporti.

Con riferimento al prossimo ciclo di programmazione dei fondi europei 2014/2020, l'art. 17 della proposta di Regolamento Generale COM(2011) 615 del 14/03/2012 ha introdotto il principio di "**condizionalità ex ante**". Tale principio stabilisce che ciascuno Stato membro debba garantire il soddisfacimento di precisi requisiti, in assenza dei quali è prevista da parte della la Commissione la sospensione parziale o totale dei finanziamenti messi a disposizione dall'UE. La citata proposta di Regolamento prevede condizionalità generali e tematiche legate, queste ultime, agli 11 obiettivi in cui si articola il nuovo Quadro Strategico Comune (QSC).

Per quanto riguarda il settore della mobilità, all'Obiettivo Tematico 7, indirizzato a "**promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete**", è collegato il quadro di condizionalità che di seguito si riporta come esplicitato nell'allegato IV dalla citata proposta COM(2011)615: