

INTESA GENERALE QUADRO

Il giorno 19 dicembre presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e

la Regione Emilia Romagna

Considerato che l'Emilia Romagna costituisce un territorio strategico – un vero e proprio “cuore trasportistico” - per il Paese, sia come sistema-cerniera della mobilità Ovest-Est e Nord-Sud, sia come sistema economico e sociale fra i più densi e dinamici dell'intero Paese e nel quadro europeo;

Considerato che per tali ragioni l'area regionale sostiene un carico di traffico eccezionale (248 treni e 65.000 veicoli/giorno solo sul corridoio Firenze – Bologna – Milano), anche sotto il profilo ambientale, e che le infrastrutture relative sono in condizione di vera e propria emergenza;

Considerato che la struttura produttiva della regione si articola in numerosi e significativi distretti produttivi industriali, agricoli e turistici, e contribuisce a formare quasi il 10% del prodotto interno nazionale

Considerato che l'economia della regione risulta particolarmente proiettata verso l'esportazione nei mercati nazionali, europei e mondiali, e che la competitività di questo sistema si basa significativamente sull'efficienza e sui costi delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;

Considerato altresì che il reticolo delle comunità urbane e metropolitane della regione si presenta particolarmente ricco e qualificato, sia per il rilievo socio-economico che per quello storico-culturale e turistico;

Considerato che la domanda di trasporto e di attrezzature logistiche, all'interno e all'esterno della regione, non risulta ancora adeguatamente soddisfatta, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo;

Considerato pertanto che sul territorio della Regione Emilia Romagna è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale, così come previsto dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 1998-2010 approvato dal Consiglio Regionale il 22 dicembre 1999 e che una parte significativa del deficit infrastrutturale, per il suo rilievo sociale ed economico, riveste carattere di vera e propria “emergenza” e assume pertanto la configurazione di “preminente interesse nazionale”; e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di “criticità” e di “priorità” rispetto al quale appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia Romagna;

Vista la legge Costituzionale n° 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l’articolo 1 della Legge n° 443 del 21 dicembre 2001 “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”, che al comma 1 dispone che “il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese”; e che nel medesimo comma 1 si dispone che l’individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d’intesa con i Ministri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l’indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione, e si prevede inoltre che, in sede di prima applicazione della legge, detto Programma sia approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001;

Vista la proposta di collaborazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti rivolta al Presidente della Regione Emilia Romagna con la nota del 30 ottobre 2001;

Vista la disponibilità congiunta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Emilia Romagna, manifestatasi nell’incontro del 13 novembre 2001, presso gli Uffici del Ministero, a sottoscrivere una Intesa Generale Quadro per affrontare i problemi sopra evidenziati nell’interesse comune del Paese e della Regione.

Visto il 1° Programma delle infrastrutture strategiche – che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto, raccogliendo le proposte dei Ministeri competenti, sentite le Regioni interessate e che il CIPE ha approvato nella seduta del 21 dicembre 2001 con le proposte infrastrutturali ivi contenute per il territorio della Regione Emilia Romagna;

Evidenziato che la Corte Costituzionale, con sentenza n. 303/03 relativa ai giudizi di legittimità costituzionale della L. 443/01, chiarendo che la Costituzione impone, a salvaguardia delle competenze regionali, che vi sia un'intesa con le Regioni e afferma l'inefficacia, nei confronti delle Regioni con le quali non sia stata raggiunta un'intesa, del programma contenuto nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121;

Evidenziato inoltre che in attuazione del nuovo panorama legislativo delineato dalla Legge obiettivo, ed in particolare dall'art. 1, come sopra richiamato, nella fase ordinaria il programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale dovrà essere definito d'intesa con le Regioni ai fini dell'inserimento nel DPEF;

Rilevato che tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna non è stata ancora definita un'intesa né sul programma contenuto nella delibera Cipe del 21 dicembre 2001 n.121, a tutt'oggi inefficace, né sulle infrastrutture inserite nell'ultimo DPEF 2004 - 2006;

Vista la disponibilità congiunta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Emilia Romagna a sottoscrivere una Intesa al fine di individuare gli interventi infrastrutturali ricadenti sugli assi di rilevante interesse comune del paese e della regione, integrando conseguentemente le previsioni contenute nella delibera del 21 dicembre 2001 anche alla luce del DPEF 2004 - 2006, e l'efficacia del programma così come risulta dall'elenco delle opere inserite nel presente atto;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166 che all'articolo 13 autorizza limiti di impegno quindicennali di 193,9 milioni di € per l'anno 2002, di 160,4 milioni di € per l'anno 2003, e di 109,4 milioni di € per l'anno 2004, per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche inserite nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, importi che tuttavia non esauriscono l'intero fabbisogno per la realizzazione delle opere medesime;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166 che all'articolo 13, comma 3, dispone che “gli interventi previsti dal programma, con l'indicazione delle risorse disponibili da reperire, sono compresi in una Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo ed ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere”;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 che stabilisce procedure e modalità per la realizzazione delle infrastrutture di cui al citato programma, e che all'articolo 2, comma 2, lettera a), prevede che "il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti promuove e propone Intese Generali Quadro tra Governo e singole Regioni";

Visto il DPEF 2004-2007 e il programma infrastrutture strategiche allegato, come predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e così approvato dal Parlamento;

Visto il Documento "Van Miert" della Commissione dell'Unione Europea che individua e definisce i Corridoi TEN n. 1 (Berlino-Brennero-Verona-Bologna-Roma-Palermo) e n. 5 (Lisbona-Barcellona-Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Kiev), comprendendo così due fondamentali infrastrutture di attraversamento plurimodale, autostradale e ferroviario nelle direzioni Est-Ovest e Nord-Sud;

Visto il rilievo strategico che, alla luce della menzionata programmazione europea, viene ad assumere il Corridoio Adriatico;

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

rappresentato dal Ministro Pietro Lunardi

e

la Regione Emilia Romagna

rappresentata dal Presidente Vasco Errani

si stipula la seguente

INTESA GENERALE QUADRO

Le Parti convengono che le infrastrutture interessanti il territorio emiliano-romagnolo comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, per le ragioni sopra menzionate, rivestono carattere di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale;

Le infrastrutture di cui al punto precedente sono articolate secondo le macrotipologie indicate di seguito:

1.1 SISTEMI FERROVIARI

| INTERVENTO | COSTO DELLE OPERE | COPERTURA FINANZ. Delibera CIPE | PREVISIONE DI SPESA 2002/04 Delibera CIPE | ULTERIORI RISORSE DA REPERIRE con procedure ex L. 443/01 |
|--|--------------------------|--|--|---|
| <i>Sistemi ferroviari</i> | | | | |
| - Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia TLBRE (*): | | | | |
| ◆ Linea RFI La Spezia-Parma | 1.510,636 | 348,608 | 568,103 | 1.162,028 |
| - Asse ferroviario Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna: | | | | |
| - Parma- Suzzara | 130,000 | 0,000 | 0,000 | 130,000 |
| - Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara | 30,987 | 0,000 | 0,000 | 30,987 |
| - soppressione P.L., realizzazione variante Sorbolo e raddoppio bivio AV-Sorbolo | 100,709 | 0,000 | 0,000 | 100,709 |
| - Nodo di Ferrara: | | | | |
| ◆ interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazione del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete | 18,076 | 18,076 (L.354/98) | 0,000 | 0,000 |
| - Nodo di Poggio Rusco: | | | | |
| ◆ interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazione del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete (completamento) | 20,658 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| - Linea RFI Ferrara-Ravenna e Nodo di Ravenna: | | | | |
| ◆ potenziamento e ammodernamento linea e interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete | 61,975 | 0,000 | 0,000 | 61,975 |
| - Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto: | | | | |
| ◆ linea esistente | 742,149 | 682,240 | 535,566 | 59,909 |
| ◆ Quadruplicamento tratta Bologna-Mirandola/Ozzano | 87,798 | 0,000 | 0,000 | 87,798 |
| - Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero | 1.446,079 | 38,734 | 211,748 | 1.407,345 |
| - Asse Ferroviario Milano-Firenze | 1.291,142 | 0,000 | 284,051 | 1.291,142 |

(*) La tratta emiliana del corridoio è inscindibilmente legata al collegamento con il porto di Ravenna e con il Corridoio Adriatico (come previsto dalla Rete Ferroviaria Transeuropea), sia per rafforzare le relazioni tra corridoi, sia per sostenere adeguatamente la mobilità est-ovest, con riferimento soprattutto al trasporto delle merci.

1.2 SISTEMI URBANI

| | | | | |
|---|--------------------|---------|---------|---------|
| - Bologna, Stazione ferroviaria | 150,000 | 0,000 | 0,000 | 150,000 |
| - Bologna, Metropolitana | 877,977 | 154,937 | 335,697 | 723,040 |
| - Modena, trasporto rapido di massa | <i>Da definire</i> | 0,000 | 0,258 | |
| - Costa Romagnola: | | | 0,516 | |
| ▪ Ferrovia Ravenna-Rimini | 50,000 | 0,000 | | 50,000 |
| ▪ Trasporto rapido di massa Rimini-Riccione-Cattolica | 180,000 | 0,000 | | 180,000 |

2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI:

| in Meuro | | | | |
|--|-------------------|---------------------------------------|---|---|
| INTERVENTO | COSTO DELLE OPERE | COPERTURA FINANAZ. DELIBERA CIPE 2001 | PREVISIONE DI SPESA DELIBERA CIPE 2001 | RISORE DA REPERIRE con procedure ex L443/01 |
| Corridoio dorsale centrale | | | | |
| Variante di Valico Bologna – Firenze (*) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale, potenziamento tangenziale e opere stradali connesse | 1.000,000 | 0,000 | 111,038 <i>di cui 1,549 per progett.</i> | 888,962 |
| Nodo autostradale e stradale di Bologna: progetto stralcio comprendente riqualificazione degli svincoli, nuovo svincolo Aeroporto e sistemazione ambientale della tangenziale; nuovi caselli di Crespellano sulla A1 e della Fiera sulla A14 (*) | 142,000 | 142,000 | 0,000 | 0,000 |
| Collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo e opere connesse | 284,767 | 175,595 | 0,000 | 109,172 |
| Ampliamento A1 (tratta A22 – Borgo Panigale) con la realizzazione della 4 ^a corsia tra Modena e Bologna (*) | 139,185 | 139,185 | 0,000 | 0,000 |
| Corridoio Tirreno – Brennero | | | | |
| Asse autostradale Brennero – Verona – La Spezia (TIBRE): tratta emiliana La Spezia - Parma – Verona | 1.520,864 | 516,457 | 98,127 <i>di cui 2,582 per progett.</i> | 906,280 |
| Corridoio Adriatico e Dorsale centrale: tratte emiliano-romagnole | | | | |
| Nuova Romea E55: tratta Ravenna – Venezia (a). | 3.235,000 | 466,361 | 90,897 <i>di cui 2,582</i> | 2.677,742 |

| | | | | |
|--|---------|-------|------------------------------|---------|
| | | | <i>per progett.</i> | |
| Adeguamento ai fini della sicurezza dell'itinerario internazionale E45 | 271,000 | 0,000 | 0,516 <i>per progett.</i> | 270,484 |

(*) Opere per le quali si ricorrerà alla Legge 443/2001 solo per le procedure.

(a) Opera da realizzarsi d'intesa anche con la Regione Veneto

3. SISTEMA DI ATTRAVERSAMENTO NORD – SUD DEI VALICHI APPENNINICI (dettaglio degli interventi sugli assi SS67, SS64, SS63, SS12, SS45):

in Meuro

| INTERVENTO | COSTO DELLE OPERE | COPERTURA FINANAZ. DELIBERA CIPE 2001 | PREVISIONI DI SPESA DELIBERA CIPE 2001 | RISORE DA REPERIRE con procedure ex L443/01 |
|---|--|---|---|--|
| Ammodernamento della SS 67 Tosco-Romagnola | | | | |
| Variante di Dovadola – suddivisibile in 3 stralci funzionali | 48,000 | 0,000 | | |
| Tratto Rocca San Casciano - Dovadola – Completamento | 16,000 | 0,000 | | |
| Ammodernamento della SS 64 Porrettana | | | | |
| Nodo di Casalecchio | 51,646 | 25,823 <i>a carico RFI per opere ferroviarie</i> | | |
| Variante Ponte della Venturina – Pavana, per 1/3 in territorio dell'Emilia Romagna e 2/3 in territorio della Toscana. | 150,000 <i>(di cui 50,000 Emilia Romagna e 100,000 Toscana)</i> | 0,000 | | |
| Variante alla Rupe di Sasso Marconi | 50,000 | 0,000 | | |
| Ammodernamento tratto Marzabotto/ Vergato | 20,000 | 0,000 | | |
| Ammodernamento della SS 63 del Valico del Cerreto | | | | |
| Miglioramento planimetrico tra il km. 71+230 e il km.72+350 in località Calcinara in Comune di Castelnuovo ne' Monti | 4,741 | 0,000 | | |
| Costruzione del tratto Ponte Rosso - ingresso abitato di Castelnuovo ne' Monti | 6,197 | 0,000 | | |
| Tratto dalla variante di Canali alla variante di Puianello | 17,320 | 0,000 | | |

| | | | | |
|---|----------------|--|---------------|----------------|
| Variante di Vezzano sul Crostolo | 50,000 | 0,000 | | |
| Ammodernamento della SS 12 Abetone e Brennero | | | | |
| Variante di Montale | 11,620 | 0,000 | | |
| Variante in corrispondenza dell'abitato di Lama Mocogno | 11,104 | 0,000 | | |
| Variante di Pavullo da La Chiozza a Pratolino suddivisibile in due stralci funzionali | 79,018 | 0,000 | | |
| Ammodernamento della SS 45 Val Trebbia | | | | |
| Ammodernamento del tratto tra Perino e Rio Cernusca: lavori di completamento | 13,000 | 0,000 | | |
| Collegamento della SS 45 con la A21 | 38,250 | 23,250 <i>risorse regionali e Enti Locali</i> | | |
| Ammodernamento nel tratto Rio Cernusca – Rivergaro | 36,152 | 0,000 | | |
| Ammodernamento nel tratto Bobbio - Confine regionale | 29,827 | 0,000 | | |
| TOTALE | 532,875 | 49,073 | 56,810 | 426,992 |

| | | | | |
|---|-------|-------|---|--|
| Ulteriore infrastruttura di collegamento fra Emilia Romagna e Toscana (le Parti si impegnano ad esaminare congiuntamente, anche con la Regione Toscana, i risultati di uno studio di fattibilità da predisporre a cura del Ministero Infrastrutture, sugli aspetti tecnico-economici e sulla evoluzione della domanda, e ad adottare congiuntamente le opportune successive determinazioni) | 0,000 | 0,000 | 0,155 <i>per studio di fattibilità</i> | |
|---|-------|-------|---|--|

Le risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione delle infrastrutture di cui alla presente Intesa sono indicate nella citata delibera CIPE del 21 dicembre 2001 e meglio precisate negli importi sopraindicati per ciascuna opera. Il Ministero si impegna ad integrare con tutte le ulteriori risorse necessarie per il completamento delle opere fin qui indicate, sulla base degli importi risultanti dai quadri economici dei progetti approvati.

Le Parti potranno valutare, di comune accordo, di inserire risorse per opere contenute nella presente Intesa, in programmi finanziari di settore, qualora ciò ne consenta un più rapido finanziamento.

Le Parti concordano inoltre sulla rilevanza della rete viaria trasferita con i DPCM 21 febbraio 2000 e 21 settembre 2001, in quanto direttamente funzionale all'efficacia delle grandi opere strategiche di interesse nazionale e/o concorrente regionale; pertanto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna perché alla Regione Emilia-Romagna siano trasferite le risorse dello Stato individuate nel DPCM 22 dicembre 2000, per la stessa Regione e non ancora trasferite, riferite agli anni 2001/2002/2003, per l'ammontare di € 88.853.104,08. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegnerà altresì perché, fino alla concreta attuazione del federalismo fiscale a tutt'oggi non ancora applicabile, siano trasferite alla Regione risorse pari a quelle indicate nel medesimo DPCM a decorrere dal 1 gennaio 2004.

Le Parti infine convengono che le opere di cui al DPCM del 21 settembre 2001, saranno completate e finanziate dall'ANAS, ai sensi dell'art. 3 comma 3 del DPCM 21 febbraio 2000 come modificato dal DPCM del 21 settembre 2001, anche nel caso di esito sfavorevole a quest'ultimo Ente dei contenziosi instaurati, nonché nel caso di necessità di ulteriori risorse per il completamento a seguito di contenziosi o perizie di variante.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna altresì a garantire ad ANAS le risorse e il supporto giuridico per concludere tutte le opere che sono in corso sulla viabilità trasferita, direttamente e/o in collaborazione con le Province.

Per la realizzazione delle infrastrutture e delle opere predette, le Parti si impegnano in attuazione della Legge Obiettivo alla massima collaborazione, individuando congiuntamente per ciascuna opera: la copertura finanziaria con risorse pubbliche e/o private, le procedure autorizzative certe, la necessaria chiarezza nelle responsabilità e nei tempi di progettazione e di esecuzione, le sedi e gli strumenti per il monitoraggio sistematico dell'avanzamento delle azioni e delle opere e del mantenimento degli impegni assunti, anche di ordine finanziario.

Qualora, al fine di agevolare la realizzazione delle infrastrutture previste nella presente Intesa, fra le Parti firmatarie si ravvisasse la necessità della nomina di un Commissario straordinario, ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, si conviene fin d'ora che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti proporrà tale nomina d'intesa con il Presidente della Regione Emilia Romagna.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia-Romagna, alla luce della nuova programmazione dell'Unione Europea in tema di Corridoi TEN e delle opportunità strategiche e finanziarie ivi previste, convengono di considerare le tratte E55 "Nuova Romea" e l'attuale superstrada E45 come segmenti di un unico Corridoio Dorsale Centrale "Civitavecchia-Orte-Mestre", funzionalmente integrato con i Corridoi TEN n°5 e n°1 e con il Corridoio Adriatico.

Per la realizzazione della "Nuova Romea", per la quale lo studio preliminare è già stato trasmesso all'ANAS, si procederà ad un accordo integrativo anche con la Regione Veneto.

Alla luce della decisione dell'unione Europea di collocare a Parma la sede dell'Agenzia europea per la sicurezza alimentare, le parti convengono di cooperare per definire un programma di investimenti di riqualificazione delle maggiori infrastrutture di servizio e di accesso all'area urbana di Parma.

Le Parti concordano infine che la presente Intesa è volta a dare attuazione ai programmi già individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal CIPE con riferimento alle opere negli stessi previsti come concordati nel presente atto, restando ferme le valutazioni già espresse dalla Regione Emilia-Romagna nei procedimenti avviati e relativi all'approvazione dei progetti delle medesime opere.

Con particolare riferimento ai progetti di metropolitane e trasporti rapidi di massa che riguardano i sistemi urbani di Bologna, Modena, Reggio Emilia, Parma e al TRC in provincia di Rimini, in virtù del particolare rilievo che tali progetti hanno nel contesto del sistema regionale di trasporto collettivo, le Parti inoltre concordano che, in caso di motivato dissenso sui singoli progetti da parte della Regione, si proceda come previsto all'art. 3, comma 6, lettera b) del D. Lgs. 190/02, escluso in ogni caso il rinvio alle procedure di cui alla lett. a).

Con specifico riferimento al metrò che riguarda l'area urbana di Bologna, le Parti, nel quadro dell'Accordo specifico sottoscritto, convengono altresì di

cooperare, con il coinvolgimento del Comune di Bologna e degli altri Enti locali interessati, per individuare ogni soluzione che, ferme restando le dotazioni finanziarie specifiche approvate con la delibera CIPE del 1° agosto 2003, consenta di superare le divergenze che si sono verificate per la realizzazione di questa infrastruttura, per corrispondere così alle esigenze di mobilità di questa importante area metropolitana.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si attiverà altresì, nel quadro di impegni della Società Autostrada del Brennero di concorrere al finanziamento della nuova linea ferroviaria e del Tunnel del Brennero, per prorogare la concessione dell'Autostrada A22 alla medesima Società concessionaria, per una durata coerente con i predetti obiettivi, nel quadro delle vigenti norme comunitarie e nazionali. In tale quadro il Ministero altresì si impegna, attraverso l'ANAS, perché nei piani di investimento della stessa Autostrada del Brennero siano comprese le seguenti opere collaterali funzionali all'incremento del flusso trasportistico: tratte di Cispadana sia verso Ovest (Reggiolo - Tagliata) che verso est (casello Reggiolo - Mirandola).

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, nell'ambito delle proprie attribuzioni e funzioni, assicurerà ogni necessaria ed opportuna collaborazione per la piena attuazione della presente Intesa.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri assicurerà, ove necessario, e su richiesta dei soggetti sottoscrittori, adeguato coordinamento per l'attuazione di quelle attività che, per competenza, fossero attribuite a Dicasteri diversi da quelli che stipulano la presente Intesa Generale Quadro.

Le Parti convengono inoltre che le infrastrutture individuate nella presente Intesa Generale Quadro non esauriscono gli obblighi e gli impegni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e delle Aziende da questo vigilate, nei confronti delle situazioni di "criticità" infrastrutturale della Regione Emilia Romagna;

Pertanto le Parti concordano di procedere ad una verifica congiunta, entro 4 mesi dalla sottoscrizione del presente Atto, delle Intese Istituzionali e degli Accordi di Programma sottoscritti nel corso dell'ultima legislatura nei diversi settori infrastrutturali di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che ha unificato le funzioni in precedenza attribuite al Ministero dei Lavori Pubblici e al Ministero dei Trasporti e della Navigazione), al fine di individuare le priorità programmatiche nei settori infrastrutturali rispetto alle quali, alla luce del mutato ordinamento costituzionale, le Parti riterranno di dover cooperare dal punto di vista procedurale e finanziario in tempi definiti.

In tale quadro le Parti comunque concordano fin d'ora di cooperare, in via prioritaria, per la realizzazione delle seguenti infrastrutture aggiuntive "di

interesse regionale per le quali concorre l'interesse nazionale" conformi alle previsioni del Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna:

1. HUB PORTUALE E PIATTAFORMA LOGISTICA DI RAVENNA

Le Parti riconoscono il ruolo strategico dello snodo intermodale del porto di Ravenna come anello fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo e logistico nazionale e regionale e delle infrastrutture che all'interno del porto agevolano il trasbordo delle merci dalla modalità di trasporto marittima a quella ferroviaria e quindi dei collegamenti tra il porto di Ravenna e la rete viaria, ferroviaria, autostradale e idroviaria, anche ai fini dello sviluppo delle Autostrade del Mare. Per quanto riguarda le opere di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna, esse riguardano: Approfondimento dell'asta portuale a -11,50 metri (importo complessivo opere: 48,0 milioni di Euro; risorse disponibili: 20,0 milioni di Euro ex L. 413/98)

- Realizzazione, in ambito extra-portuale, di un'area per lo stoccaggio dei materiali di escavo (importo complessivo opere: 15,0 milioni di Euro);
- Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli e urbanizzazione della medesima area portuale comprensiva del prolungamento del raccordo ferroviario (importo complessivo opere: 60,0 milioni di Euro)
- Completamento Terminal Traghetti e Passeggeri (importo complessivo opere: 37,0 milioni di Euro; risorse disponibili: 25,0 milioni di Euro ex L. 413/98);
- Realizzazione di un'area di sosta e servizio per l'autotrasporto (importo complessivo opere: 20,0 milioni di Euro; risorse disponibili: 15,0 milioni di Euro ex L. 413/98);
- Realizzazione di un *distripark* in area peri-portuale (importo complessivo opere: 40,0 milioni di Euro).

2. *SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO*

Le Parti concordano sulla rilevanza della modalità di trasporto per acque interne ai fini del decongestionamento delle infrastrutture stradali ed autostradali e sulla opportunità di sostenere il cabotaggio marittimo ed il cabotaggio fluviale anche combinati tra di loro.

Richiamato quanto sopra, le Parti

1) danno atto delle iniziative già in corso che qui vengono confermate e con riferimento alle quali convengono circa l'opportunità di un finanziamento integrativo pari a circa 75 milioni di Euro relativamente alle seguenti opere:

- adeguamento alla classe V di navigazione dell'idrovia ferrarese (risorse disponibili 139,5 milioni di Euro ex L. 413/98 al lordo degli interessi di banca, costo previsto euro 130 milioni, ulteriore richiesta di finanziamento 38,5 milioni di Euro al lordo degli interessi di banca)
- superamento del nodo di Isola Serafini (risorse disponibili 38,7 milioni di Euro ex L. 388/2000 al lordo degli interessi di banca, costo previsto euro 37,1 milioni, ulteriore richiesta di finanziamento 14,3 milioni di Euro al lordo degli interessi di banca)
- progettazione e realizzazione per la regimazione a corrente libera del fiume Po (risorse disponibili 21,5 milioni di Euro ex L. 413/98 al lordo degli interessi di banca, costo previsto euro 20,1 milioni, ulteriore richiesta di finanziamento 6 milioni di Euro al lordo degli interessi di banca)
- realizzazione di un sottopasso nel punto in cui la SS 309 "Romea" interseca l'idrovia all'altezza di Porto Garibaldi (opera attualmente prevista nell'Area di inseribilità del programma triennale ANAS 2002-2004 il cui costo presunto è di 24,270 milioni di Euro);

2) riconoscono l'importanza del porto fluviale di Piacenza quale necessario complemento dello snodo intermodale nonché quale terminal dell'idrovia padano-veneta che collega la pianura padana al mare Adriatico e quindi ai porti di Ravenna e Venezia.

3. *CORRIDOI STRADALI E AUTOSTRADALI*

| INTERVENTO | COSTO DELLE OPERE | COPERTURA FINANAZ. | RISORE DA REPERIRE |
|--|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| Corridoio dorsale centrale | | | |
| SS 9 via Emilia - variante di Piacenza in complanare all'autostrada A1 con nuovo ponte sul fiume Po ed interconnessione con l'autostrada A21 | 123,950 | 1,668 <i>per progett.</i> (**) | 123,950 |
| Corridoio adriatico | | | |
| Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica: intervento suddivisibile in 10 lotti funzionali. | 500,591 | 0,000 | 500,591 |
| Superamento del canale Candiano a completamento della Classicana a servizio del Porto di Ravenna | 68,000 | 5,164 | 62,836 |
| Adeguamento alla categoria B della SS 309 dir | 30,000 | 0,000 | 30,000 |
| Valichi Appenninici: Ammodernamento della SS 62 della Cisa | | | |
| Ammodernamento tratto Parma – Fornovo | 10,329 | 0,000 | 10,329 |

(**) Con compartecipazione di ANAS, Regione Emilia Romagna (Euro 258.200,00), Regione Lombardia, Provincia di Piacenza, Provincia di Lodi, Comune di Piacenza, Comune di Guardamiglio, Comune di S. Rocco al Porto, per lo sviluppo della progettazione definitiva.

4. *SISTEMI FERROVIARI*

| INTERVENTI | COSTO DELLE OPERE | COPERTURA A FINANZ. | RISORE DA REPERIRE |
|--|--------------------------|----------------------------|---------------------------|
| <u>Sistemi ferroviari</u> | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Linea Faenza-Granarolo-Russi: <ul style="list-style-type: none"> - potenziamento e ammodernamento linea | 70,000 | | 70,000 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Linea Granarolo-Lugo-Lavezzola: <ul style="list-style-type: none"> - potenziamento e ammodernamento linea (in particolare, elettrificazione) | | | |

| | | | |
|---|--------------------|--|--------------------|
| • Nodo di Faenza: - potenziamento per diversificazione degli instradamenti sulla rete | | | |
| ◆ Nodo di Bologna: - Stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitan | 46,481 | 15,494 Contratto di programma RFI | 30,987 |
| • Linee ferroviarie Salsomaggiore-Fidenza-Parma, riqualificazione dell'infrastruttura e potenziamento del servizio (<i>compreso nuovo materiale rotabile</i>) | 23,241 | 0,000 | 23,241 |
| • Linea Modena-Sassuolo: - mitigazioni ambientali, potenziamento e riqualificazione linea (completamenti) e materiale rotabile | 43,899 | 21,332 (Acc. Progr. art. 15 D. Lgs. 422/97) | 22,567 |
| • Collegamento tra la linea Modena-Sassuolo e linea Sassuolo-Reggio Emilia a Sassuolo | 36,152 | 0,000 | 36,152 |
| • Collegamento tra la linea Casalecchio-Vignola e la linea Modena-Sassuolo | 61,975 | 0,000 | 61,975 |
| • Linea Bologna-Portomaggiore (Ostellato): - Completamento elettrificazione, adeguamento della rete e dei nodi; potenziamento e riqualificazione della linea | 52,679 | 15,337 (Acc. Progr. art. 15 D. Lgs. 422/97) | 37,342 |
| • Linea Casalecchio-Vignola: - Adeguamento tecnologico, potenziamenti e riqualificazione della linea e materiale rotabile | 44,931 | 20,419 (Acc. Progr. art. 15 D. Lgs. 422/97) | 24,512 |
| • Linea ferroviaria Ferrara-Codigoro, realizzazione del tratto Ferrara-Quartesana-Copparo | 25,288 | 0,000 | 25,288 |
| Sistema Ferroviario Regionale e Metropolitan su rete FS: materiale rotabile e fermate | 420,000 | 0,000 | 420,000 |
| <u>Sistemi urbani</u> | | | |
| • Progettazione e realizzazione del trasporto rapido a Parma | <i>Da definire</i> | 0,000 | <i>Da definire</i> |
| • Completamento del sistema di trasporto rapido di massa in interconnessione con le linee ferroviarie regionali nel Comune di Reggio Emilia (<i>compreso nuovo materiale rotabile</i>): - 1° stralcio (collegamento stazione AV-stazione storica) - 2° stralcio | 15,000 39,228 | 0,000 | 54,228 |

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti si impegna comunque fin d'ora a contribuire con risorse proprie e/o delle Aziende vigilate, agli oneri economici per la progettazione delle infrastrutture aggiuntive sopraindicate.

Le Parti si impegnano, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, ad attuare con spirito di costante collaborazione la presente Intesa, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi contenuti nelle premesse della stessa anche con specifici Accordi integrativi della presente Intesa – nei quali, tra l'altro, saranno convenzionalmente stabilite le procedure relative all'espletamento delle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio - per la crescita sociale ed economica della Regione Emilia Romagna integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri.....

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.....

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio.....

Il Ministro per gli Affari Regionali.....

Il Presidente della Regione Emilia Romagna.....

Roma,.....novembre 2003

Il presente Atto, sottoscritto in 3 originali, si compone di 16 pagine numerate