



Presidenza del Consiglio dei Ministri

NUOVO ATTO AGGIUNTIVO ALLA

INTESA GENERALE QUADRO

TRA

GOVERNO

E

REGIONE EMILIA ROMAGNA

**PER IL CONGIUNTO COORDINAMENTO E LA
REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
CON INDICAZIONE DELLE PRINCIPALI PRIORITÀ**

ROMA, PALAZZO CHIGI, 19.1.4./2013

L'anno 2013, il giorno 19., del mese di Aprile, presso la Presidenza del Consiglio,

il Governo rappresentato

dal Presidente del Consiglio dei Ministri Sen. Mario Monti

dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Prof. Corrado Passera

dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio dott. Corrado Clini

dal Ministro per i Rapporti con le Regioni Dott. Pietro Gnudi

la Regione Emilia Romagna rappresentata

dal Presidente Vasco Errani

dall'Assessore alla Programmazione Territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti Alfredo Peri

sottoscrivono la nuova Intesa Generale Quadro.

- 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" (detta legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, 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";
- Visto** che il medesimo articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri 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;

- Visto** il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Emilia Romagna ivi comprese e la relativa previsione di spesa;
- Considerato** che il soprarichiamato art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma sono compresi in un'intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere”;
- Visto** il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui al comma 1 dell' articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, ed inoltre, all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;
- Visto** l'articolo 161, comma 1, del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ove è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale. Per tali opere le regioni o province autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate.
- Visto** l'articolo 163, comma 2, lettera a) del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che definisce le attività del Ministero delle infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga intese quadro tra Governo e singole Regioni o province autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;
- Vista** la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, e precisando che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante intesa tra Stato e Regioni o Province autonome interessate;

- Vista** l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19 dicembre 2003, tra il Governo e la Regione Emilia Romagna con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;
- Visto** l'Accordo Procedimentale per la riorganizzazione del sistema tangenziale-autostradale bolognese e per la realizzazione del Passante Autostradale Nord sottoscritto il 27/7/2005 fra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Emilia Romagna, Provincia e Comune di Bologna, con il quale in attuazione del D.lgs. 190/02 sono state individuate le linee procedurali per la realizzazione del Passante autostradale nord;
- Visto** l'Atto integrativo per la programmazione congiunta e la realizzazione del Corridoio di viabilità Autostradale Dorsale Centrale Mestre - Orte - Civitavecchia (ex E55 - E45) sottoscritto l'11/11/2004 fra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regione Emilia Romagna;
- Visto** l'Accordo Attuativo dell'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 28/4/2004 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Regione, la Provincia di Modena e l'ANAS, per il completamento delle infrastrutture trasferite con i DPCM 2001 nella provincia di Modena;
- Vista** la Convenzione, attuativa dell'Intesa Generale Quadro, sottoscritta il 20/09/2005 tra il Ministero delle Infrastrutture, l'ANAS, la Regione e la Provincia di Ferrara per il completamento delle infrastrutture trasferite con i DPCM 2001 nella provincia di Ferrara;
- Visto** l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 17/12/2007 dal Ministero delle Infrastrutture con la Regione, con il quale è stata confermata e integrata l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19/12/2003;
- Vista** la legge 7 agosto 1990, n. 241 che prevede la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di stipulare accordi per lo svolgimento di attività di comune competenza;
- Visto** l'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e finanza 2012, esaminato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 20 settembre 2012 che è stato oggetto di intesa da parte della Conferenza Unificata del 6 dicembre 2012, contenente il 10° Allegato Infrastrutture;
- Vista** la disponibilità congiunta del Ministero delle infrastrutture e della Regione Emilia Romagna a sottoscrivere una Nuova Intesa Generale Quadro, con la quale, fermo restando l'intera programmazione degli interventi già condivisi, nelle precedente Intesa e successivo Atto Aggiuntivo, nell'interesse comune e convergente del Paese e della Regione, individuare le principali opere alle quali conferire carattere di massima priorità rispetto all'intera programmazione stessa;

Vista la LR 3/1999 e s.m.i. recante "Riforma del sistema regionale e locale", ed in particolare l'art. 164 ter "Autostrade regionali", che al comma 2 espressamente prevede che "il programma per la realizzazione delle autostrade regionali individua, nell'ambito della rete viaria di interesse regionale di cui all'articolo 163 e sulla base di uno studio di fattibilità, le opere da realizzare, il sistema di realizzazione ed il limite dell'eventuale partecipazione finanziaria della Regione."

Considerato:

- che con Decreto Legge 25 marzo 2010 n. 40, convertito in Legge n. 73/2010, all'art. 4 comma 7, è stato revocato il finanziamento statale previsto per l'opera «Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma» ed è stato precisato che gli effetti della revoca si estendono, determinandone lo scioglimento, a tutti i rapporti convenzionali stipulati dal soggetto aggiudicatore con il contraente generale;
- che l'art. 4 comma 6 del medesimo D.L. 40/2010 ha istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il «Fondo per le infrastrutture portuali», destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale;
- che il citato comma 6 dell'art. 4, come modificato a seguito della sentenza n. 79/2011 della Corte Costituzionale, prevede inoltre che "il Fondo è ripartito, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, per i programmi nazionali di riparto, e con le singole regioni interessate, per finanziamenti specifici riguardanti i singoli porti, nonché previo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Al fondo è trasferito, con il decreto di cui al comma 8, una quota non superiore al cinquanta per cento delle risorse destinate all'ammortamento del finanziamento statale revocato ai sensi del comma 7, ancora disponibili, da utilizzare come spesa ripartita in favore delle Autorità portuali che abbiano speso, alla data del 31 dicembre 2009, una quota superiore almeno all'80 per cento dei finanziamenti ottenuti fino a tale data. Inoltre le predette risorse devono essere destinate a progetti, già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili, finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici";
- che pertanto, con numerose note ai Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e Finanze, la Regione ha richiesto che fossero trasferite a favore delle opere previste per l'hub portuale di Ravenna, già progettate e cantierabili, le risorse disponibili a seguito della revoca del finanziamento del Metrò di Parma;
- che nella seduta del CIPE del 23/03/2012, con delibera n. 28/2012, sono stati assegnati in via programmatica 60 milioni di euro, a valere sul Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, all'HUB portuale di Ravenna;

- che con nota prot. 4849 del 17/05/2012, l'Autorità portuale di Ravenna ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Regione e agli altri enti interessati, in formato digitale, la documentazione relativa al progetto preliminare di "Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al PRP vigente 2007" per le valutazioni di competenza e l'avvio della procedura di cui all'art. 165 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i;
- che in data 26 ottobre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della prima fase (1° e 2° stralcio) dell'Hub portuale di Ravenna, con assegnazione di 60 milioni di euro a valere sul Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011;
- che tale progetto prevede l'approfondimento dei fondali a -15.50 del canale marino ed in avamporto, approfondimento a -14.50 del canale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona, approfondimento a -13.00 del canale Candiano fino alla darsena S.Vitale, ulteriore approfondimento a -15.50 nella zona della "Curva" del canale Candiano, il consolidamento delle banchine e la realizzazione del nuovo terminal container ed è suddiviso in 2 fasi, composte ciascuna da 2 stralci funzionali, con un investimento complessivo di 583 milioni di euro, di cui 383 milioni di euro per investimento pubblico e circa 200 milioni di euro per investimento privato;
- che a completamento degli interventi di cui sopra è prevista la realizzazione della piattaforma logistica, per un investimento complessivo di 73 milioni di euro, di cui 13 milioni di euro di investimento pubblico e 60 milioni di euro per investimento privato;
- che, a seguito dell'approvazione, nell'ottobre 2011, da parte della Commissione Europea della revisione normativa relativa alle Reti TEN-T, è prevista, fra l'altro, l'introduzione del Corridoio n° 1 Baltico-Adriatico, passante per Ravenna, nell'ambito del core network comprendente tutti gli assi ed i poli strategici per il livello comunitario, da realizzare entro il 2030;
- che in particolare il porto di Ravenna, oltre ad essere connesso al Corridoio Baltico-Adriatico, è inserito nella ristretta lista degli 83 core-ports europei;
- che è quindi necessario prevedere fra le priorità di intervento, oltre alle opere portuali relative all'approfondimento dei fondali, anche la risoluzione delle interferenze stradali e ferroviarie retro portuali per consentire una connessione rapida con il sistema ferroviario retrostante;

Considerato inoltre:

- che la procedura conclusasi in sede CIPE con Deliberazione n°74 del 31/07/2009 ha portato all'approvazione e al cofinanziamento statale del progetto definitivo dello stralcio della Linea 1 della metro-tramvia di Bologna (composta dal Lotto 1 - Fiera Michelino/Stazione FS e delle sole opere civili al grezzo del Lotto 2A - Stazione FS/Ospedale Maggiore);

- che il permanere dei vincoli del patto di stabilità, che impediscono al Comune di Bologna di garantire l'investimento di 108 milioni di € necessario a coprire la propria quota di cofinanziamento, nonché la prevedibile difficoltà per lo Stato e per il Comune di individuare in seguito risorse di entità simile a quelle già disponibili per completare l'opera (Linea 2), ha portato ad una riflessione sulla ridestinazione dei finanziamenti statali già assegnati a Bologna;
- che il Comune di Bologna, coinvolgendo la Regione Emilia Romagna e la Provincia di Bologna, ha nel frattempo individuato una strategia alternativa alla metrotranvia, prevedendo un riassetto del sistema infrastrutturale del trasporto pubblico in grado di garantire l'efficiente ed efficace sistema di connessioni interno all'area urbana e di collegamento della stessa con l'area metropolitana, in particolare mettendo in sinergia le reti del trasporto ferroviario e filoviario, già in larga parte presenti nel territorio;
- che tale progetto prevede in particolare la necessità di completare il Servizio Ferroviario Metropolitano, provvedere alla dotazione di convogli ferroviari dedicati al trasporto passeggeri del SFM nel nodo di Bologna e riorganizzare e potenziare la rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente, nella logica della migliore integrazione dello stesso con quello ferroviario;
- che in data 29/05/2012 il Comune di Bologna ha trasmesso su supporto informatico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare relativo alla "proposta di ridestinazione dei fondi ex metro tramvia per la realizzazione del Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese" per l'avvio della procedura di approvazione ai sensi degli artt. 163, 164, 165, 167, 168 del D. Lgs. 163/2006;
- che tale progetto è stato approvato con delibera del CIPE n. 102 del 26 ottobre 2012, pubblicata sulla GURI del 26/3/2013 Serie Generale n. 72, la quale ha subordinato l'efficacia alla sottoscrizione della presente Nuova Generale Quadro;

Considerato altresì:

- che, relativamente al progetto del nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno, per cui il CIPE aveva approvato nel 2005 il progetto preliminare senza disporre lo stanziamento del relativo finanziamento, successivamente alla conclusione della Conferenza di Servizi istruttoria sul progetto definitivo prevista dall'art. 166 del D. Lgs 163/2006, gli Enti hanno concordato e condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la realizzazione dell'opera per stralci funzionali, ed il CIPE ha quindi approvato in data 11/7/2012 un primo stralcio, relativo alla sola parte stradale, interamente finanziato con le risorse previste a carico di Autostrade per l'Italia nell'ambito delle previsioni di cui all'art. 15 della Convenzione Unica con ANAS;

Considerato infine:

- che il Piano Regionale Integrato dei Trasporti '98 - 2010, nell'ambito della Grande Rete di collegamento regionale - nazionale, avente funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale, rinviene nella realizzazione della Cispadana l'azione fondamentale e strategica per introdurre un sistema di gronda (in stretta connessione con la Nuova E55 e con l'asse Ferrara - mare) alternativo all'asse centrale dato dalla A1 e dalla A14;
- che la Regione Emilia Romagna, pertanto, con Delibera assembleare n. 64/2006 ha programmato, ai sensi della LR 3/1999 - art. 164 ter, l'autostrada regionale Cispadana ed ha successivamente espletato una procedura di project financing per la sua realizzazione, procedura che si è conclusa con la stipula, a fine 2010, del contratto con il concessionario (ARC SPA), che dovrà curare il completamento della progettazione, la realizzazione e la gestione dell'opera per 49 anni;
- che tale autostrada regionale è strettamente interconnessa con la rete autostradale nazionale (in particolare con la A22, presso il casello di Reggiolo-Rolo e con la A13, presso il casello di Ferrara sud) e si inserisce in un itinerario est - ovest che fornisce una valida alternativa al corridoio centrale della A1/A14 attraverso la sua prosecuzione verso ovest, con una strada ordinaria ad una corsia per senso di marcia fino al previsto casello di Terre Verdiane sull'asse autostradale Tirreno - Brennero, e verso est, attraverso la riqualificazione ad autostrada della superstrada Ferrara - mare inserita nel 10° allegato infrastrutture strategiche e per cui è di prossimo avvio la procedura di VIA: pertanto tale autostrada regionale riveste altresì un rilevante interesse strategico nazionale.

TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO,

**LE PARTI, COME SOPRA COSTITUITE E RAPPRESENTATE,
CONVENGONO QUANTO SEGUE**

Art. 1

(Premesse)

Le premesse fanno parte integrante del presente atto, sostitutivo della Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19 dicembre 2003 come successivamente integrata.

Art. 2

(Oggetto)

Le Parti, a seguito delle Intese e degli Accordi intercorsi richiamati nelle premesse, nel confermare la rilevanza strategica delle infrastrutture già previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19 dicembre 2003, nonché nell'ulteriore Atto Aggiuntivo sottoscritto in data 17 dicembre 2007, individuano le seguenti principali priorità:

SINTESI PRIORITA' DI BREVE PERIODO

Nell'ambito del quadro strategico individuato dalla Regione Emilia Romagna per rispondere agli obiettivi del PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti, attualmente in corso di aggiornamento) si ritiene che le priorità regionali da avviare nel breve periodo, comprensive delle opere che hanno già avuto un'approvazione da parte del CIPE con relativo stanziamento dei finanziamenti, siano le seguenti:

- **Collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo e opere connesse:** tangenziale di Rubiera (prevista all'interno del progetto in fase di gara) e raccordo ferroviario Marzaglia-Dinazzano, primo stralcio funzionale: Rubiera-Dinazzano;
- **Hub portuale di Ravenna:**
 - opere portuali - Realizzazione approfondimento fondali e sistemazione banchine Fase I (I e II stralcio)
 - infrastrutture ferroviarie connesse: risoluzione interferenze retroportuali
- **Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno:** 1° lotto stradale (SS64) - asse di valico appenninico, opera connessa al Nodo di Bologna;
- **Nodo autostradale e stradale di Bologna:**
 - passante autostradale nord
 - opera connessa: Nodo di Rastignano 2° lotto;
- **Superstrada Ferrara - mare:** adeguamento a caratteristiche autostradali;
- **Autostrada regionale Cispadana:** dall'interconnessione con la A22 a Reggiolo-Rolo, all'interconnessione con la A13 a Ferrara sud;
- **Bologna - Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano** (completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano)
- **Asse ferroviario Brennero - Verona - Parma - La Spezia:**
 - 1° lotto funzionale (80 milioni di €): elettrificazione Parma-Poggio Rusco, adeguamento categoria D4 senza limitazioni, varianti tracciato, Nodo di Poggio Rusco e nuovo ponte sul fiume Secchia, sollecitato più volte dall'autorità idraulica (AIPO) per garantire la sicurezza della popolazione in caso di rilevanti esondazioni;
- **Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna:**
 - 1° stralcio bretella di Faenza
- **Costa Romagnola - Metropolitana:** Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera - Cattolica
 - 1^ tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs: completamento del finanziamento per 10,455 M€ per l'acquisto del materiale rotabile, come previsto dalla delibera CIPE 93/06.
 - 2^ tratta funzionale Rimini Fs - Rimini Fiera;

– **Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica:**

- tratto Rimini nord - Misano Adriatico (1° stralcio)
- tratto Rimini nord - Misano Adriatico (2° stralcio);

Le Parti condividono che tali interventi, che nella tabella seguente vengono dettagliati nel costo e nelle disponibilità finanziarie, consentono di realizzare un primo assetto di breve periodo che ha per obiettivo fondamentale completare l'assetto infrastrutturale di una rete fortemente interconnessa, quando non addirittura coincidente, con la rete strategica nazionale. Tale assetto definitivo risulta di fondamentale importanza, anche alla luce della pianificazione operata con il PRIT regionale 98-2010 e, pertanto, si condivide la non più rinviabilità di tali obiettivi.

Occorre infine evidenziare che nella maggior parte dei casi questi interventi prevedono un consistente apporto di capitale privato (es. Campogalliano-Sassuolo, Passante nord di Bologna) al quale è necessario garantire un'integrazione di finanziamento pubblico per concretizzare l'attuazione delle infrastrutture indicate.

Tabella 1 Priorità di breve periodo

Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo	Finanziamenti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi)
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia								
Asse Parma-Suzzara-Poggio Rusco 1° stralcio	FER	SI'			80,00		80,00	
Relazione Poggio Rusco -Ferrara-Ravenna 1° stralcio bretella di Faenza	RFI	SI'			20		20	
Autostrada regionale Ciadpana								

Autostrada regionale Cispadana	Autostrada Regionale Cispadana (ARC) SPA				1.308	1.308	0	Regione 179,700 (convenzione RER/ARC stipulata in data 25/11/2010) + Privati (ARC SPA)
Superstrada Ferrara - mare								
Superstrada Ferrara - mare: adeguamento a caratteristiche autostradali	ANAS				634,00	454,00	180,00	ANAS + Privati
Nodo stradale e autostradale di Bologna								
Nodo stradale e autostradale di Bologna: Passante nord e opere connesse	Autostrade per l'Italia	SI'			1.450,00	1.450,00	-	Autostrade per l'Italia (Atto aggiuntivo alla convenzione unica con ANAS)
Nodo di Rastignano 2° lotto	Provincia di Bologna	SI'			40,00		40,00	
Collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo e opere connesse								
Collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo e opere stradali connesse	ANAS	SI'			506	234		Delibera CIPE luglio 2010
						272		Privati
Opere Connesse: raccordo ferroviario Marzaglia - Dinazzano - 1° lotto funzionale	FER	SI'			54,00		54,00	
Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica	ANAS							
variante tra Rimini nord e Misano Adriatico 1° lotto	ANAS	SI'			141	0	141	
variante tra Rimini nord e Misano Adriatico 2° lotto	ANAS	SI'			175	0	175	
Valichi Appenninici Emilia Romagna								

Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno - 1° lotto stradale	ANAS	SI'			160,00	160,00	00	Autostrade per l'Italia art 15 della convenzione Unica con ANAS
Bologna - Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano (progetto alternativo a Bologna Metropolitana)								
Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese - completamento del SFM e della filovianizzazione linee portanti del trasporto pubblico urbano					362,78	362,78		126,08 (enti territoriali/società di trasporto) 236,7 finanziamenti statali di cui alle delibere Cipe 99/2005, 13/2008 e 74/2009 102/2012
Costa Romagnola - Metropolitana	Agenzia Mobilità Rimini							
Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs Completamento per materiale rotabile		SI'			(92,05)	10,455	delibera CIPE 93/06 (in cui è previsto il completamento o per l'acquisto del materiale rotabile)
Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Rimini Fs - Rimini Fiera		SI'			49,57	7,61	41,96	Regione Emilia-Romagna, Comune di Rimini, Agenzia Mobilità Rimini
Opere portuali								
Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al PRP vigente 2007 I FASE (I e II stralcio)	Autorità portuale di Ravenna	SI'			a) 500.000 TEUS b) + 4.000.000 - 6.000.000 tonne/anno (altre merci)	137 (oltre a 140 ME di investimento privato)	137 (oltre a 140 ME di investimento privato)	
Risoluzione interferenze ferroviarie retroportuali	Comune di Ravenna/RFI	SI'			70	5	65	65 Contratto di programma RFI

Art. 3

(Ulteriori interventi previsti nella presente Intesa)

Gli ulteriori interventi infrastrutturali, oggetto della presente Intesa, la cui realizzazione è prevista in una fase immediatamente successiva agli interventi di cui al precedente art.2, sono riportati e descritti nel "Progetto regione" illustrato nell'Allegato 1 alla presente nuova Intesa Generale Quadro, della quale costituisce parte integrante.

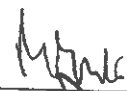
Art. 4

(Monitoraggio)

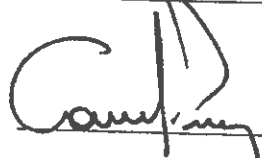
Le Parti decidono altresì di verificare semestralmente lo stato di avanzamento del presente atto e, in particolare, nel I° semestre si impegnano a produrre apposito elaborato da cui si evinca, per ogni singola opera, lo stato di avanzamento e la relativa copertura, indicando, specificatamente, le fonti di finanziamento e le reali previsioni di spesa.

per il Governo:

Il Presidente del Consiglio
Sen. Mario Monti



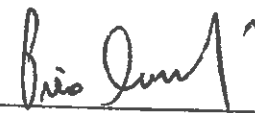
Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
Prof. Corrado Passera



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Dott. Corrado Clini



Il Ministro per gli Affari regionali, il Turismo e lo Sport
Dott. Piero Gnudi

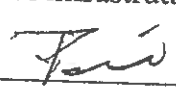


per la Regione Emilia Romagna

Il Presidente
Vasco Errani



L'Assessore Programmazione territoriale, Urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, Logistica e Trasporti.
Alfredo Peri



Il presente documento, sottoscritto in n.3 originali, è composto da 13 pagine numerate e comprende l'Allegato 1, riguardante le ulteriori opere inserite nella medesima Nuova Intesa, della quale Intesa costituisce parte integrante.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**ALLEGATO 1
ALLA NUOVA INTESA GENERALE QUADRO**

COMPONENTE STORICA

1. Definizione sintetica delle infrastrutture incluse nella Delibera del CIPE 121 del 2001 ed evoluzioni programmatiche nel decennio tenuto conto della Delibera del CIPE 130/06

SISTEMI FERROVIARI

Corridoio Tirreno-Brennero (Ti.Bre.)

◆ **Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia.**

- Linea RFI La Spezia-Parma (Pontremolese): raddoppio
- Linee ferroviaria Parma-Suzzara-Poggio Rusco (Ferrara-Ravenna): potenziamento

La tratta emiliana del corridoio è inscindibilmente legata al collegamento con il porto di Ravenna e con il Corridoio Adriatico, sia per rafforzare le relazioni tra corridoio, sia per sostenere adeguatamente la mobilità est-ovest, con riferimento in particolare al trasporto delle merci:

◆ **Relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna e Nodo di Ravenna:**

- potenziamento e ammodernamento linea e interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazioni del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete;

Corridoio plurimodale Adriatico

◆ **Asse ferroviario Bologna – Bari – Lecce - Taranto**

Corridoio dorsale Centrale

◆ **Linea ferroviaria Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia**

CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI

Corridoio dorsale centrale

- Variante di Valico Bologna – Firenze (*)
- Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale, potenziamento tangenziale e opere stradali connesse
- Nodo autostradale e stradale di Bologna: progetto stralcio comprendente terza corsia dinamica sulla A14, riqualificazione degli svincoli della tangenziale, nuovo svincolo Aeroporto e sistemazione ambientale della tangenziale; nuovi caselli di Crespellano sulla A1 e della Fiera sulla A14 (*)
- Collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo e opere connesse
- Ampliamento A1 (tratta A22 – Borgo Panigale) con la realizzazione della 4^a corsia tra Modena e Bologna (*)

Corridoio Tirreno – Brennero

- Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE): raccordo autostradale della Cisa (A15) – autostrada del Brennero: tratto Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR)

Corridoio Adriatico e Dorsale centrale: tratte emiliano-romagnole

- Nuova Romea E55
- Riqualificazione E45

Corridoi trasversali e dorsale appenninica

- Sistema di attraversamento nord – sud dei valichi appenninici (SS67, SS64, SS63, SS12, SS45)
- Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno

SISTEMI URBANI

Bologna – Metropolitana Linea 1

Intervento sostituito dal Progetto alternativo Bologna - Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano - completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano

Costa Romagnola – Metropolitana

Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica

1^ tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs

2^ tratta funzionale Rimini Fs - Rimini Fiera

3^ tratta funzionale Riccione Fs - Cattolica

Modena – Metropolitana

Sistema di trasporto a guida vincolata con i comuni limitrofi

HUB PORTUALI

Hub portuale di Ravenna: approfondimento fondali

Intervento inserito per 70 M€ nell'8° programma infrastrutture strategiche con delibera CIPE n. 81/2010 che integrava la precedente delibera CIPE n. 130/2006 e successivamente confermato nel 10° programma infrastrutture strategiche.

2. Elencazione degli interventi supportati dalla Legge Obiettivo e stato di avanzamento degli stessi e indicazione sintetica delle criticità

Per quel che riguarda gli interventi previsti dal Programma e supportati dalla Legge Obiettivo, per cui è intervenuta una deliberazione del CIPE, si evidenzia il seguente stato di avanzamento:

Raccordo autostradale della Cisa A15 – autostrada del Brennero A22: 1° lotto tratta Fontevivo (PR) – Terre Verdiane prolungamento per Mantova – Nogarole Rocca (VR): in corso progetto esecutivo. CRITICITA': deve essere reperito il finanziamento mancante per il completamento fino a Nogarole – Rocca.

Collegamento stradale Campogalliano – Sassuolo e opere connesse: progetto definitivo approvato dal CIPE, gara di concessione di costruzione e gestione in corso da parte di ANAS.

Corridoio Tirreno-Brennero (Ti.Bre.) Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia.

Linea RFI La Spezia-Parma (Pontremolese): raddoppio.

- In fase avanzata i lavori per il raddoppio della tratta Solignano-Osteriazza (Fornovo)

- In corso approvazione del progetto definitivo del raddoppio della tratta Parma-Vicofertile – 1° stralcio (finanziamento approvato dal CIPE il 6 marzo 2009).

Linee ferroviaria Parma-Suzzara-Poggio Rusco(-Ferrara-Ravenna): potenziamento.

In corso progettazione preliminare. Già esaminato una prima volta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ma rimandato per carenze progettuali.

Il potenziamento delle due linee è anche previsto dall'art. 38, comma 9 della L. 166/2002.

Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno: in data 11/7/2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dello stralcio stradale, interamente finanziato con le risorse previste a carico di Autostrade per l'Italia pari a 160 milioni di Euro.

Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese

Il progetto preliminare relativo alla “proposta di ridestinazione dei fondi ex metro tramvia per la realizzazione del Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese” è stato approvato dal CIPE con delibera n 102 del 26/10/2012.

Costa Romagnola – Metropolitana

Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica

1^ tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs : stipulato il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere; progetto esecutivo in approvazione e in attesa apertura cantiere; a Dicembre 2010 è stato emanato il Decreto Interministeriale (ora in attesa di registrazione presso la Corte dei Conti) per l'assegnazione definitiva che rende fruibile il finanziamento statale di cui alla delibera CIPE 93/06, in cui è previsto anche il completamento del finanziamento per ulteriori 10,455 M€ per l'acquisto del materiale rotabile.

2^ tratta funzionale Rimini Fs - Rimini Fiera : progetto preliminare

3^ tratta funzionale Riccione Fs – Cattolica : progetto preliminare

Modena Metropolitana

Il progetto del Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena e dei comuni limitrofi presentato al Ministero nel 2005 prevede un costo di 408,2 Meuro, compreso il materiale rotabile. È stata elaborata una nuova ipotesi progettuale di metrofilovia per Modena, che ricalca e anticipa il progetto di metrotramvia e non invalida il progetto depositato al Ministero, bensì pone le basi per realizzarlo, una volta disponibili le risorse; questo nuovo progetto individua infatti lo stesso tracciato composto da due linee, sulla base di quanto già previsto per il piano precedente, della lunghezza complessiva di 14 km. Per la realizzazione della Metrofilovia è stimato un costo di 91,2 Meuro, incluso il costo dei mezzi e sono state chieste risorse nell'ambito della Legge 211/92.

Corridoio plurimodale Tirreno Brennero (parte ferroviaria)

– Tratta Parma-La Spezia (completamento/raddoppio)

- Con Delibera n. 19 dell'8/5/2009, il CIPE ha approvato il progetto preliminare del completamento dell'intera linea, individuando tre lotti funzionali, Parma – Osteriazzano, Berceto – Pontremoli e Pontremoli – Chiesaccia, il primo dei quali ritenuto prioritario;

– Tratta Parma – Suzzara – Poggio Rusco (completamento/raddoppio)

- Con Delibera del CIPE 83/2009 (L. 443/2001) assegnato finanziamento di 234,600 M€ per realizzazione del 1° stralcio (tratta Parma-Vicoforte) di cui 59,64 M€ per completamento progettazione definitiva.

Hub portuale di Ravenna: approfondimento fondali

In data 26 ottobre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della prima fase (1° e 2° stralcio) dell'Hub portuale di Ravenna, con assegnazione di 60 milioni di euro a valere sul Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011. CRITICITA': per dare completa attuazione all'intervento è necessario reperire le risorse necessarie alla seconda fase (3° e 4° stralcio)

Si precisa che, nell'ambito degli interventi previsti dal programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE con delibera 121/2001 e confermato con Delibera 130 del 2006, alcune opere, sono state finanziate interamente con finanziamenti non derivanti dal fondo infrastrutture strategiche ma da privati e non hanno fatto ricorso alle procedure previste dalla Legge obiettivo, e sono già ultimate (**Nodo autostradale e stradale di Bologna: progetto stralcio; Ampliamento A1 tratta A22 – Borgo Panigale con la realizzazione della 4^ corsia fra Modena e Bologna**) o sono in corso di realizzazione senza particolari criticità (**Variante di valico Bologna – Firenze**).

3. Definizione delle coperture finanziarie e delle esigenze ulteriori con relativo quadro Fonti Impieghi

Tabella 1: Componente storica

Corridoio/ Sistema/ Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Copertura
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO BRENNERO						
SISTEMI FERROVIARI						
Asse ferroviario Brennero-Verona- Parma-La Spezia:	Valenza nazionale					
Raddoppio Parma- La Spezia, completamenti		RFI	2.536,0 (se confermate indicazioni progetto preliminare)	234,6 per realizzazione 1° stralcio (tratta PR- Vicofertile) di cui 59,64 per completamento progettazione definitiva intera linea	2.301,4	
Asse Parma- Suzzara-Poggio Rusco - 1° lotto funz. - 2° lotto funz.		FER FER	80 280		360,00	
Relazione Poggio Rusco-Ferrara- Ravenna - 1° lotto funz. - 2° lotto funz.	RFI FER	20 82		102,00		
SISTEMA SISTEMI STRADALI ED AUTOSTRADALI						
Asse autostradale Brennero – Verona – Parma – La Spezia	Valenza nazionale	ANAS	2.730,97			
<i>Raccordo autostradale della Cisa A15 – autostrada del Brennero A22: completamento tratta Tre Casali (PR) – Nogarole Rocca (VR)</i>			2.217,97	1.319,00	898,97	Società autocamionale della Cisa
<i>Raccordo autostradale della Cisa A15 – autostrada del Brennero A22: 1° lotto tratta Fontevivo (PR) – Terre Verdiane prolungamento per Mantova – Nogarole Rocca (VR)</i>			513,00	513,00	.	Delibera CIPE22/01/10
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE						

SISTEMI FERROVIARI						
Linea ferroviaria Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	Valenza Regionale		227,50		227,50	
SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI						
Asse autostradale Variante di Valico	Valenza nazionale	ANAS	-	-	-	(a)
Superstrada Ferrara - mare	Valenza nazionale	ANAS	634,00	454,00	180,00	454,00 stima indicativa minima a carico di privati prevista dal bando della gara di p.f. in corso
Nodo stradale e autostradale di Bologna	Valenza nazionale		1.683,25			
Nodo stradale e autostradale di Bologna: Passante nord e opere connesse		Autostrade per l'Italia	1.450,00	1.450,00	-	Disponibilità Autostrade per l'Italia
Nodo stradale e autostradale di Bologna: progetto stralcio (terza corsia dinamica A14 e riqualificazione tangenziale di Bologna)		Autostrade per l'Italia	133,25	133,25	-	Autostrade per l'Italia (b)
Collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo e opere connesse	Valenza nazionale	ANAS	506,00	234,00		
Collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo			506,00	234,00		234 Delibera CIPE 22/7/2010 272 a carico di Privati: gara di concessione di costruzione e gestione in corso
Ampliamento A1 tratta A22 - Borgo Panigale	Valenza nazionale	ANAS	175,00	175,00		
Realizzazione 4^ corsia tratta Modena - Bologna			175,00	175,00		Autostrade per l'Italia (b)
CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA						
SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI						
Valichi Appenninici Emilia Romagna						

Valichi Appenninici Emilia Romagna	Valenza nazionale – regionale	ANAS	343,44	22,21	321,24	Delibera CIPE 121/2001
Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno – 1° lotto stradale	Valenza nazionale – regionale	ANAS	160,00	160,00	00	Autostrade per l'Italia
Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno – 2° lotto ferroviario	Valenza nazionale – regionale	RFI	91,00	0,00	91,00	previsti in parte in tabella 2 del Contratto di Programma 2010 RFI, da spostare in tabella 1 per 91 M€
Orte – Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte – Ravenna e realizzazione E55 Nuova Romea	Valenza nazionale	ANAS	9.768,00	8.340,00	1.428,00	
SISTEMI URBANI						
Bologna - Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano (progetto alternativo a Bologna Metropolitana)						
Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese – completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano			362,78			236,7 Fondi statali assegnati con delibere Cipe 99/2005, 13/2008, 74/2009 e 102/2012
Costa Romagnola - Metropolitana	Valenza nazionale – regionale	Agenzia Mobilità Rimini	185,75	90,01	95,74	
Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs			92,05	82,4	9,65	delibera CIPE 93/06 (a Dicembre 2010 emanato Decreto Interministeriale - ora in attesa di registrazione presso la Corte dei Conti - per assegnazione definitiva che rende fruibile il finanziamento statale di 42,857 M€; la delibera prevede anche il completamento del finanziamento per ulteriori 10,455 M€ per l'acquisto del materiale rotabile); Regione Emilia-Romagna, Comuni di Rimini e Riccione, Agenzia Mobilità Rimini
Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Rimini Fs - Rimini Fiera			49,57	7,61	41,96	Regione Emilia-Romagna, Comune di Rimini, Agenzia Mobilità Rimini

Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Riccione Fs - Cattolica			44,13	-	44,13	
Modena Metrofilovia	Valenza nazionale – regionale	Comune di Modena	91,9	36,77	55,13	Comune di Modena, ATCM (attuale gestore dei servizi TPL a Modena), Agenzia Mobilità Modena
HUB PORTUALE DI RAVENNA						
Opere portuali						
Hub portuale di Ravenna: approfondimento fondali	Valenza nazionale	Autorità Portuale di Ravenna				
Hub portuale di Ravenna 1° e 2° stralcio		Autorità portuale di Ravenna	137,00	137,00	-	Delibera CIPE 26 ottobre 2012, con assegnazione di 60 milioni di euro a valere sul Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011. La restante quota è a carico dell'Autorità Portuale di Ravenna

- a) Intervento in corso di realizzazione, finanziamento e procedure non Legge Obiettivo;
b) Intervento ultimato, finanziamento e procedure non Legge Obiettivo.

COMPONENTE PROPOSITIVA

1. Elencazione motivata degli interventi di rilevanza strategica sovra regionale ulteriori rispetto a quelli indicati in Tabella 1 “componente storica”, con relativo quadro Fonti Impieghi.

Relativamente alle infrastrutture stradali:

Autostrada regionale Cispadana: la Regione Emilia Romagna ha espletato una procedura di project financing, per la realizzazione dell'autostrada Cispadana, procedura che si è conclusa con la stipula, a fine 2010, del contratto con il concessionario (ARC SPA), che dovrà curare il completamento della progettazione, la realizzazione e la gestione dell'opera per 49 anni. Tale autostrada, pur rivestendo un carattere regionale, è strettamente interconnessa con la rete autostradale nazionale (in particolare A22, presso il casello di Reggiolo-Rolo e A13, presso il casello di Ferrara sud) e si inserisce in un itinerario est – ovest che fornisce una valida alternativa al corridoio centrale della A1/A14 attraverso la sua prosecuzione verso ovest, con una strada ordinaria ad una corsia per senso di marcia fino al previsto casello di Terre Verdiane sull'asse autostradale Tirreno – Brennero, e verso est, attraverso al riqualificazione ad autostrada della superstrada Ferrara – mare inserita nel 10° allegato infrastrutture strategiche e per cui è in corso la gara per la ricerca del concessionario. Pertanto tale autostrada regionale riveste altresì un rilevante interesse strategico nazionale.

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Copertura e stato di avanzamento
Autostrada regionale Cispadana	1.308	0	179,700 (RER) + Privati	1.308	0	Convenzione per la concessione di costruzione e gestione fra RER e

						ARC SPA. Progetto definitivo approntato, in corso Valutazione di Impatto Ambientale
--	--	--	--	--	--	---

– **Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica:** tale infrastruttura, già riconosciuta di concorrente interesse regionale e nazionale con l’Intesa generale quadro del 2003 e successivamente confermata nell’atto aggiuntivo del 2007, si compone dei seguenti interventi, che presentano un diverso stato di avanzamento e diverse fonti di copertura finanziaria, oltre che un diverso grado di priorità:

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Copertura e stato di avanzamento
variante tra Rimini nord e Misano Adriatico tra il km 193+000 al km 211+800 suddivisa nei seguenti stralci:	621	0	(62)	0	621	Piano ANAS 2007-2011 Progetto definitivo approntato, in corso Valutazione di Impatto Ambientale
1° stralcio	141					
2° stralcio	175					
3° stralcio	162					
4° stralcio	143					
Variante di Fosso Ghiaia	98	0	0	0	98	---
Variante tra Ravenna e Alfonsine (Variante di Mezzano)	82	0	0	0	82	---
Variante di Alfonsine 1° lotto	43	0	43		-	Piano ANAS 2003 – 2005 Aperto al traffico il 28/1/2010
Variante di Alfonsine 2° lotto	120	0	(46)		120	Piano ANAS 2007-2011 Progetto preliminare di imminente approvazione da parte di ANAS
Variante di Argenta 1° lotto	95	0	(76)		95	Piano ANAS 2007-2011 Progetto preliminare approvato dall'ANAS
Variante di Argenta 2° lotto	36,2	0	36,2		-	Piano ANAS 2003 – 2005 in corso di esecuzione
TOTALE FINANZIAMENTI NECESSARI					1.016	

Fra questi sono da ritenersi prioritari: il tratto Rimini nord - Misano Adriatico, con particolare riferimento Ai primi due stralci, in quanto la SS 16 esistente in quest’area è interessata da un ingente flusso di traffico e la variante di Argenta 1° lotto che dà continuità al tratto attualmente in esecuzione (2° lotto) per cui è prevista l’apertura al traffico a fine 2011.

– **Riqualificazione della SS9 Emilia da attuarsi per stralci funzionali:** tale infrastruttura è stata inserita nell’Atto aggiuntivo all’Intesa generale quadro del 17/12/2007 , prevedendone un costo indicativo di 998,1 M€, ed una realizzazione per stralci funzionali prioritari, fra cui si evidenziano in particolare:

- variante di Castel Bolognese
- completamento della complanare di Bologna – tratto nord
- completamento tangenziale di Reggio Emilia
- “via Emilia bis” est e ovest di Parma

- tangenziale di Alseno

Si sottolinea che per tali opere la Regione e gli Enti locali si sono fatti carico di finanziare e realizzare la progettazione e gli studi di prefattibilità ambientale, in modo da portarle in condizioni di cantierabilità e favorirne in tal modo l'attuazione.

Si richiama inoltre la via Emilia bis fra Forlì e Cesena, opera che è stata inserita fra le prescrizioni della Regione Emilia Romagna nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di imminente conclusione da parte del Ministero dell'Ambiente.

– **Adeguamento ai fini della sicurezza della E45:** nell'Intesa Generale Quadro e nel successivo Atto Aggiuntivo, oltre alla Nuova Romea, comprensiva della realizzazione di una nuova infrastruttura autostradale fra Ravenna e Mestre e della trasformazione in autostrada dell'esistente superstrada E45, è previsto l'adeguamento ai fini della sicurezza dell'itinerario internazionale E45. Questo intervento, per la Regione Emilia Romagna, è prioritario anche rispetto alla trasformazione in autostrada della stessa infrastruttura.

Infatti, nonostante siano stati avviati dall'ANAS alcuni lavori urgenti per la messa in sicurezza di questa arteria, permane un'esigenza di intervento non rinviabile nel tempo, che non può attendere l'avvio dei lavori di trasformazione in autostrada, previsto, nel progetto attualmente all'esame degli Enti, dopo 5 anni dalla conclusione dei lavori per la realizzazione del nuovo tratto autostradale.

Relativamente alle infrastrutture ferroviarie

Corridoio plurimodale Adriatico/Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto.

Potenziamento tratta Bologna-Castel Bolognese.

La tratta Bologna-Castel Bolognese è una delle maggiormente congestionate della Regione.

Il Piano regionale dei Trasporti prevede da tempo il quadruplicamento tratta Bologna-Mirandola/Ozzano, per altro inserita nella I.G.Q. del 19 dicembre 2003.

Rilevazioni recenti segnalano la necessità di prolungare il quadruplicamento fino a Castel Bolognese, cioè sino alla diramazione per Ravenna.

Il costo presunto dell'intero quadruplicamento da Bologna a Castel Bolognese è stimato in circa 700 milioni di euro.

Corridoio plurimodale dorsale centrale

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Note
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO ASSE FERROVIARIO BOLOGNA-BARI-LECCE-TARANTO						
Potenziamento tratta Bologna-Castelbolognese.	700	0	0	0	700	Collocazione più opportuna resta il Contratto di programma Stato/RFI
TOTALE FINANZIAMENTI NECESSARI					700	

Relativamente ai Sistemi Urbani

L'intervento proposto costituisce una rivisitazione del progetto già identificato tra le priorità dall'Intesa Generale Quadro e dai successivi atti aggiuntivi.

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Note
SISTEMI URBANI						
Modena Metrofilovia	91,9	0	36,77	36,77	55,13	Aggiornamento del progetto già presentato al CIPE

Relativamente all'Hub Portuale di Ravenna

L'Hub portuale di Ravenna rappresenta un porto di rilevanza internazionale e pertanto necessita dei seguenti interventi per sviluppare la sua piena potenzialità.

– **Opere stradali connesse all'hub portuale di Ravenna:** Il porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67) che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla Regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45 Ravenna-Orte in direzione sud, la SS253 S. Vitale in direzione ovest, la SS16 Adriatica e la E55 in direzione nord, tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna. Gli interventi previsti, se considerati nel loro effetto complessivo, costituiranno un vero e proprio raccordo anulare ricalificato attorno a Ravenna che consentirà il miglioramento del collegamento del porto verso tutte le direttrici suindicate.

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Note
Infrastrutture stradali connesse all'hub portuale di Ravenna:						
Nuovo collegamento tra la SS 67 e la rotonda degli Scaricatori – Zona Basette – in by passa del Canale Candiano nel porto di Ravenna	270		220	220	50	I finanziamenti disponibili sono relativi ad investimenti privati legati alla gara di project financing in corso
SS 16 Classicana: rifunzionalizzazione mediante rotatoria a livelli sfalsati dell'intersezione con la SS 67 Ravegnana	22				22	
SS309 dir adeguamento allo standard ex III CNR (tipo B1 Nuove norme geometriche funzionali)	30				30	Opera connessa alla Nuova Romea come prescritto dalla valutazione di impatto ambientale di imminente conclusione da parte del Ministero dell'Ambiente
SS16 Classicana: adeguamento delle corsie da 3,25 m. a 3,75 m. ivi compreso il completamento dello svincolo fra la SS16 Adriatica e la E45 e la via Dismano	72				72	
Adeguamento della SS67 da Classe al porto	20				20	
TOTALE FINANZIAMENTI NECESSARI	414		220	220	194	

– **Infrastrutture ferroviarie connesse all'hub portuale di Ravenna:** Il porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema ferroviario nazionale, ma esso necessita di un potenziamento delle dorsali di base, oltre ad un rafforzamento dei raccordi con le aree produttive e ad una migliore integrazione con la viabilità cittadina attraverso l'eliminazione di due sottopassi.

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Note
Infrastrutture ferroviarie connesse all'hub portuale di Ravenna:						
risoluzione interferenze ferroviarie retroportuali	70		5	5	65	
rafforzamento dei raccordi con le aree produttive	45				45	
TOTALE FINANZIAMENTI NECESSARI	115		5	5	110	

– **Opere portuali:** nel 2008 è stato siglato un Atto di programmazione negoziata tra la regione Emilia-Romagna, gli enti locali territoriali ed alcuni privati (SAPIR e Contship Italia), e si era in attesa della sigla del Ministero delle Infrastrutture, ai fini della realizzazione dell'approfondimento dei fondali a – 14,50.

E' pertanto indispensabile prevedere nel quadro prioritario 2010-2013 anche la realizzazione del seguente intervento, con una previsione di costo che nel breve periodo può essere confermata pari a quella prevista nelle Intese sottoscritte, nonostante il tempo trascorso evidenzi un'esigenza maggiore.

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Note
Opere portuali						
APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL PRP VIGENTE 2007 – III E IV STRALCIO	306		60 di investimento privato	60	246	I finanziamenti disponibili sono così suddivisi: 60 di investimento privato
Piattaforma logistica retroportuale (Distripark)	73		60 di investimento privato	60	13	
Distretto per la nautica da diporto	250		18 AP, enti locali 182 di investimento privato	200	50	I finanziamenti disponibili sono così suddivisi: 18 dai fondi dell'AP e degli enti locali 182 di investimento privato
TOTALE FINANZIAMENTI NECESSARI	629	000	320	320	309	

2. Elencazione motivata degli interventi di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale

Nell'ambito dei **sistemi ferroviari**, l'Emilia Romagna ritiene di particolare rilevanza regionale il seguente intervento di potenziamento dell'infrastruttura a servizio di un nodo ferroviario ricadente sulla dorsale centrale del sistema nazionale.

Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità	Finanz.ti disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari
Servizio Ferroviario Regionale, completamento linee del PRIT: doppio binario Soliera-Carpi	70,0				70,0

Nel quadro del potenziamento dei servizi ferroviari regionali, è previsto dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 1998 (PRIT98) e nella revisione attualmente in corso, il raddoppio del binario della linea Modena-Mantova-Verona nel tratto Soliera-Carpi, giacché negli accordi per la realizzazione della linea AVAC era inserito il raddoppio da Modena a Soliera nell'ambito della realizzazione della interconnessione "Modena-Ovest". Si rammenta che la città di Carpi ha oltre 67.000 residenti ed un fortissimo pendolarismo con la città di Modena (180.000 abitanti).

Si evidenzia inoltre che la Regione negli ultimi anni si è attivata, con un ingente impegno finanziario, per la realizzazione di alcune opere che non sono rientrate nel programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE, ma che a tutti gli effetti costituiscono un contributo all'attuazione del quadro strategico nazionale.

Si tratta del sistema di trasporto automatico "People Mover" di collegamento tra l'Aeroporto Marconi di Bologna e la Stazione F.S. di Bologna Centrale, nonché di alcuni interventi relativi all'hub portuale di Ravenna.

Per quello che riguarda l'opera pubblica denominata "**People Mover**", si ricorda che a seguito dell'Accordo Territoriale sottoscritto da Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e RFI spa nel luglio 2006 (in cui sono stati definiti gli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna) e dell'Accordo Quadro per "La città metropolitana di Bologna", sottoscritto da Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna nell'agosto 2006, è stata assunta e confermata, tra le azioni integrate prioritarie per il sistema dei trasporti e della mobilità, la realizzazione del "People Mover".

Con successivo Accordo del 23 luglio 2007, la Regione Emilia Romagna si è impegnata all'assegnazione e concessione di un finanziamento di Euro 27.000.000,00 per la realizzazione dell'opera.

Il People Mover garantisce un collegamento diretto in sede segregata con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti tra i due più importanti poli funzionali dell'area metropolitana bolognese:

- il nuovo complesso della Stazione Centrale di Bologna, rappresentante uno dei principali nodi della rete ferroviaria italiana, luogo di connessione e distribuzione dei traffici nazionali, la cui funzione sarà ampliata e rafforzata dalla realizzazione e attivazione delle linee Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC),
- l'Aeroporto Marconi, portale strategico per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo ed internazionale, candidando il complesso aeroportuale a diventare una struttura polifunzionale dotata anche di attività complementari necessarie per elevare di rango la struttura attualmente esistente.

A dicembre 2010 il Comune di Bologna ha approvato l'esito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e il progetto definitivo dell'opera, comportante la dichiarazione di pubblica utilità della stessa. La Regione ha quindi e concesso assegnato con atto del dicembre 2010 la prima quota dei propri contributi, pari a 8.100.000,00 Euro.

Secondo quanto disposto dall'art.23 del contratto, il concessionario in data 15 luglio 2011 ha consegnato al Comune gli elaborati costituenti il progetto esecutivo, successivamente integrati. Il progetto esecutivo è stato approvato dal comune di Bologna nel febbraio 2012.

Per quello che riguarda **l'hub portuale di Ravenna**, la regione ha finanziato, attraverso le leggi regionali 23/88, 9/95 e 30/96, diversi interventi finalizzati in particolare al potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie ed all'approfondimento dei fondali. Nello specifico si tratta dei seguenti interventi:

- Realizzazione della dorsale ferroviaria in sinistra Candiano, che ha lo scopo di servire anche tutte le aree produttive private, in sinistra canale di un raccordo ferroviario, per un importo complessivo di partecipazione della regione di € 2.530.638,81,
- Ammodernamento della via Baiona, che ha lo scopo di adeguare al traffico veicolare l'accesso a Porto Corsini, per un importo complessivo di partecipazione della regione di € 1.291.145,25,
- Approfondimento fondali Candiano e Piombone a -10,50 e realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni, per un importo complessivo di partecipazione della regione di € 10.535.720,74,
- Approfondimento dei fondali del canale Candiano fino a -11,50 m dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli - primo stralcio funzionale, per un importo complessivo di partecipazione della regione di € 1.032.913,80.

Occorre infine evidenziare un'ulteriore iniziativa relativa al **sito di interesse nazionale "Fidenza" (D.M. 468/01): Realizzazione APEA Marconi. Interventi di infrastrutturazione.**

All'intervento di nuova infrastrutturazione delle aree ex CIP ed ex Carbochimica di proprietà comunale e parte prioritaria del sito di interesse nazionale "Fidenza" di cui al D.M. 468/01 è stato destinato un finanziamento di 4 milioni di Euro.

Tali aree sono incluse nell'APQ 8 aprile 2008 sottoscritto tra Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Emilia Romagna, Provincia di Parma e Comune di Fidenza per il completamento delle bonifiche ambientali ed il successivo riuso economico-produttivo.

Questo accordo è parte integrante del Documento Unico di Programmazione DUP 2007-2013 regionale dove il riuso economico-produttivo dell'area individuata come APEA Marconi rientra tra le priorità regionali nel campo dello sviluppo e qualificazione del sistema produttivo.

L'Accordo ha previsto l'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza e di parte degli interventi di definitiva bonifica, attraverso il finanziamento di 14 milioni di Euro di cui 10 già attuativi al momento della sua sottoscrizione (7 milioni a valere sul fondo investimenti del Min. Ambiente ed 1 milione ciascuno di Regione, Provincia e Comune) e 4 programmati come quota del MISE.

In particolare il finanziamento di 4 milioni consente la nuova infrastrutturazione dell'area bonificata con l'esecuzione degli interventi urbanizzativi che mettono la stessa in stretta connessione con il sistema della viabilità e delle reti di interesse nazionale e regionale. L'area di intervento, infatti, è posta nelle adiacenze dello svincolo della tangenziale nord, della strada statale n. 9 via Emilia sull'asse che collega la stessa tangenziale ed il centro urbano di Fidenza al casello autostradale A1 di Fidenza attraverso una viabilità di accesso al centro urbano di cui recentemente è stato completato l'intervento di riqualificazione (S.P. 12 dal casello autostradale alla tangenziale nord ed al centro urbano di Fidenza).

PROPOSTA ORGANICA DI "PROGETTO REGIONE"

Il Piano Territoriale Regionale recentemente approvato si pone l'obiettivo principale di *"valorizzare il capitale territoriale regionale, assicurare la sua conservazione, riproduzione e innovazione, accrescendo la qualità della vita dei propri cittadini, promuovere la sua integrazione"*

per proiettare la “regione-sistema” nello “spazio europeo” come soggetto primario per sviluppare relazioni internazionali e offrire scenari di espansione ai sistemi territoriali locali della regione”.

In questo contesto si inserisce la pianificazione regionale dei trasporti e al momento è avviato un aggiornamento del Piano Integrato Regionale (PRIT98-2010), che assume rispetto al piano vigente una sostanziale invarianza del quadro infrastrutturale.

La regione Emilia-Romagna si caratterizza come una grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci, con ruolo e funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano (viario, ferroviario e marittimo - idroviario).

Essa, infatti, è al centro dei principali corridoi plurimodali tra il nord e il sud del paese:

- il corridoio dorsale centrale, costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla nuova rete dell'alta velocità ferroviaria in affiancamento a quella storica;
- la direttrice adriatica costituita dalla A14, dalla SS16 Adriatica e dalle ramificazioni a sud verso Orte-Civitavecchia (E45) e verso nord (E55), connessa attraverso Mestre alle autostrade per il nord-est dell'Europa, e integrata con il Porto di Ravenna per i trasporti del Mediterraneo, nonché dalla linea ferroviaria adriatica;
- la direttrice Tirreno-Brennero, costituita dall'asse ferroviario del Brennero, attraverso l'integrazione della linea ferroviaria Parma-La Spezia con la linea regionale Parma-Poggio Rusco, nonché dalle autostrade A22 del Brennero e A15 della Cisa.

Tale sistema è a sua volta integrato e interconnesso dal livello principale del Sistema Logistico regionale (Interporti/ Scali merci: Bologna, Modena-Marzaglia, Parma, Piacenza, Forlì-Villa Selva) per il trasporto combinato e organizzato delle merci, ed in particolare con il porto di Ravenna, gateway fondamentale nella definizione dell'offerta regionale e nazionale, specializzato nelle direttrici del Mediterraneo orientale.

Questo complesso sistema è collocato all'interno degli Assi Prioritari della grande rete europea TEN-T che, in particolare, interessa la regione Emilia-Romagna con le Autostrade del Mare (Asse 21, Adriatico-Porto di Ravenna), il Corridoio/Asse 1 (Linea ferroviaria mista Berlino -Verona /Milano- Bologna -Napoli) e l'Asse 6 (ex Corridoio V, Lione -Trieste- Budapest).

Oltre a quanto richiamato in precedenza, assumono un ruolo particolare le infrastrutture stradali con andamento est-ovest denominate Cispadana e Pedemontana. La “Cispadana”, che si qualifica come elemento di connessione tra i principali itinerari stradali e autostradali nord-sud, collegandosi con le direttrici A1-Autocisa nell'area parmense, A22-Autobrennero a Reggiolo, A13, E55 e SS16 Adriatica nell'area ferrarese e quindi con la E45 e A14. La “Pedemontana”, localizzata a sud della via Emilia nella fascia pede-appenninica, in un'area densamente industrializzata nella quale spicca per importanza il distretto delle ceramiche. Entrambe queste infrastrutture hanno come obiettivo il completamento di una maglia in grado di consentire il funzionamento a sistema della regione, valorizzando i territori e decongestionando l'asse centrale dell'A1/A14 e della via Emilia, il cui ruolo rimane comunque insostituibile e che si è ulteriormente confermato nel corso di questi ultimi anni, richiedendo anche interventi di riqualificazione e di variante.

Con riferimento al sistema aeroportuale, nell'ambito di un quadro nazionale in forte evoluzione, si segnala una movimentazione annuale complessiva di oltre 7 milioni di passeggeri, di cui 5,5 milioni fanno riferimento all'aeroporto di Bologna, caratterizzato anche da voli intercontinentali, mentre la restante parte è ripartita sugli altri tre aeroporti nazionali e internazionali di Forlì, Parma e Rimini.

I sistemi di trasporto rapido di massa costituiscono un segmento del trasporto pubblico, il cui sviluppo rappresenta una efficace risposta ai problemi delle aree urbane a più forte domanda di mobilità e con problemi di congestione.

Questi sistemi rappresentano l'elemento cardine attorno al quale costruire la più ampia politica di gestione della domanda di mobilità, che preveda l'incentivazione all'uso del modo collettivo.

Questa dotazione infrastrutturale, una volta completata in modo organico con la realizzazione dei collegamenti e dei sistemi ancora mancanti, potrà garantire all'Emilia Romagna un livello di accessibilità paragonabile a quella delle aree europee più avanzate e assicurare una competitività che le consenta di mantenere il proprio ruolo nello scenario europeo.

Pertanto, per tener conto di tali obiettivi, la regione Emilia-Romagna ha individuato il seguente quadro strategico:

Per quel che riguarda i sistemi ferroviari:

- **Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia (Ti.Bre):**
 - Raddoppio Parma-La Spezia, completamenti
 - Asse Parma-Suzzara-Poggio Rusco

- **Relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna**
Interventi sulla riconfigurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo di Faenza (“bretella di Faenza”) per la diversificazione degli itinerari, soprattutto merci, in stretta connessione con la relazione diretta Ravenna-Ferrara, anche a fronte dei rilevanti lavori in corso nel “nodo di Ferrara per il rafforzamento dei collegamenti con il porto di Ravenna” e per alleggerire del traffico merci la tratta Rimini-Ravenna, a forte valenza turistica.

- **Linea ferroviaria Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia**
- **Servizio Ferroviario Regionale, completamento linee del PRIT: doppio binario Soliera-Carpi**
- **Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto:**
 - Quadruplicamento tratta Bologna-Ozzano-Castel Bolognese

Per quel che riguarda i sistemi stradali:

- **Nodo autostradale e stradale di Bologna:**
 - passante autostradale nord;
 - Nodo di Rastignano 2° lotto, opera connessa al Passante nord
- **Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno:**
 - 1° stralcio stradale: variante alla SS64 asse di valico appenninico, opera connessa al Nodo di Bologna;
 - 2° stralcio ferroviario: variante alla linea ferroviaria Bologna – Pistoia
- **Nuova Romea E55**
- **Adeguamento a caratteristiche autostradali della E45**
- **Adeguamento di breve periodo ai fini della sicurezza della E45**
- **Raccordo autostradale AutoCisa (A15) – Autostrada del Brennero: tratto Fontevivo (PR)-Nogarole Rocca (VR)**
- **Collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo e opere connesse:** progetto definitivo approvato dal CIPE, gara di concessione di costruzione e gestione in corso, comprensiva della tangenziale di Rubiera (opera connessa). Ulteriore opera connessa bretella ferroviaria Scalo Marzaglia-Dinazzano prevista già negli Accordi TAV del 1994 e nei successivi atti (Accordo procedimentale per il trasporto merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e RE, del 23/07/97, Accordo Integrativo del 31/07/98; Protocollo d’intesa del 19/03/04 attuativo dell’accordo procedimentale per il trasporto merci nell’area delle ceramiche (1997) e del successivo accordo integrativo (1998) ,tra: Regione ER, RFI S.p.A., TAV S.p.A., Prov. di MO, Prov. di RE, Comune di MO): progettazione preliminare in corso (co-finanziata dalla Regione E-R tramite la L.R. 30/1998), da realizzare in due stralci funzionali: Rubiera-Dinazzano e Marzaglia-Rubiera
- **Autostrada regionale Cispadana:** dall’interconnessione con la A22 presso Reggiolo-Rolo all’interconnessione con la A13 presso Ferrara sud
- **Superstrada Ferrara – mare:** adeguamento a caratteristiche autostradali

Superstrada Ferrara – mare	ANAS	Concessionario individuato dalla gara conclusa da ANAS	Superamento del territorio procedura di VIA e localizzazione urbanistica							
Nodo stradale e autostradale di Bologna: Passante nord e opere connesse	Autostrade per l'Italia	Autostrade per l'Italia	Condivisione da parte del territorio dell'assetto funzionale del sistema tangenziale autostradale							
Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica: variante tra Rimini nord e Misano Adriatico	ANAS	ANAS	Procedura di VIA in fase di conclusione e prossimo avvio della conferenza dei servizi ai fini della localizzazione urbanistica							
Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica: Variante di Argenta 1° lotto	ANAS	ANAS	Progetto definitivo in corso di finanziamento nell'ambito del contratto di programma ANAS							
SS9 Tangenziale di Castel Bolognese	ANAS	ANAS	Inserimento nel nuovo piano quinquennale ANAS							
SS9 completamento della complanare di Bologna – tratto nord	ANAS	ANAS	reperimento del finanziamento nell'ambito del contratto di programma ANAS							
SS9 Completamento tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge (divisibile in 2 stralci funzionali)	ANAS	ANAS	reperimento del finanziamento nell'ambito del contratto di programma ANAS							
SS9 "via Emilia bis" di Parma. Stralcio funzionale est: tratta di collegamento tra la viabilità est e al tangenziale nord di Parma	ANAS	ANAS	Progetto definitivo in corso							
SS9 "via Emilia bis". Stralcio funzionale ovest: tratta di collegamento tra l'Asse viario Cispadano e la via Emilia in località Sanguinaro	ANAS	ANAS	Progetto definitivo in corso							
Variante di Aلسeno	ANAS	ANAS	Inserimento nel nuovo piano quinquennale ANAS						Finanziamento in legge Obiettivo	
Orte – Mestre: tratta prioritaria Cesena – intersezione con superstrada Ferrara – Porto Garibaldi	ANAS	Concessionario da definire	Da avviare gara per concessione di costruzione e gestione						Suddivisione in stralci con realizzazione prioritaria del lotto indicato	

Adeguamento ai fini della sicurezza della E45	ANAS	ANAS	Non si può attendere la trasformazione in autostrada prevista dal promotore dopo 5 anni dalla fine lavori del nuovo tratto di E55						Revisione del cronoprogramma della proposta di project financing in corso, oppure anticipazione del finanziamento con fondi ordinari a carico dell'ANAS	
Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno 2° lotto ferroviario	RFI	RFI	Il finanziamento della parte ferroviaria deve essere inserito nella tabella I del contratto di programma RFI							
APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL PRP VIGENTE 2007 – I E II STRALCIO	Autorità Portuale di Ravenna	Autorità Portuale di Ravenna		Rinvenimenti imprevisi					Dilazione degli interventi sufficiente a garantire il superamento delle fasi critiche	0,5
APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL PRP VIGENTE 2007 – III E IV STRALCIO	Autorità Portuale di Ravenna	Autorità Portuale di Ravenna		Rinvenimenti imprevisi					Dilazione degli interventi sufficiente a garantire il superamento delle fasi critiche	0,5
Distretto per la nautica da diporto	Autorità Portuale di Ravenna	Autorità Portuale di Ravenna	Ultimazione delle opere di ampliamento attualmente in corso							