

Piano Pluriennale della viabilità 2003 - 2012



**Relazione
di
sintesi**

ANAS S.p.A.

**LE NOSTRE OPERE NEI
PROSSIMI DIECI ANNI**



PIANO PLURIENNALE DELLA VIABILITA' 2003 - 2012

Relazione di sintesi

Roma maggio 2004

1. Inquadramento e contenuti del Piano Pluriennale

I contenuti, gli obiettivi e le priorità del nuovo Piano Pluriennale dalla Viabilità 2003 – 2012 sono stati definiti nella **Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° agosto 2003**, emessa ai sensi dell'art. 4 della Convenzione di Concessione tra il MIT e l'ANAS, i cui elementi principali sono riportati nel seguente capitolo 2.

Gli indirizzi del Ministro ed il quadro della programmazione pregressa definiscono già un sistema articolato di necessità di adeguamento e potenziamento del sistema stradale nazionale, per il quale è forte la richiesta che viene dal paese.

Il quadro di riferimento della redazione del nuovo piano pluriennale è dunque composto dai seguenti principali elementi:

1. La precedente programmazione dell'ANAS, limitatamente a quelle opere che, per motivi procedurali o operativi, non sono state ancora avviate (Piano Triennale 2002-2004 e Programma Straordinario 2003);
2. La programmazione delle opere strategiche di rilevanza nazionale, definite dalla Delibera CIPE 21.12.2001 [Legge Obiettivo], già in parte avviate con il Programma Straordinario 2003, ed integralmente incluse nella presente proposta di piano pluriennale, con il miglior livello definito dagli studi e progettazioni in corso;
3. Gli Accordi di Programma e le Intese Istituzionali con le Regioni, che negli ultimi anni hanno consentito di definire un quadro certo e condiviso di priorità di adeguamento dei sistemi stradali, in vista di un'integrazione con le reti passate in gestione diretta alle stesse Regioni;
4. Gli assi prioritari di intervento del Quadro Comunitario di Sostegno dell'Unione Europea, che cofinanziano importanti opere strategiche delle aree meridionali del paese (*aree di obiettivo 1*);
5. Gli interventi autostradali previsti nei Piani Finanziari allegati alle vigenti convenzioni revisionate, stipulate tra ANAS e le Società Concessionarie autostradali.

Sulla base del sistema globale di pianificazione sopra richiamato e del consistente quadro di attività dell'ANAS, verificati gli interventi in corso ed i finanziamenti attivati, è stata avviata una approfondita fase di ricerca delle necessità di integrazione e completamento, utilizzando la vasta banca dati "progetti" in questi anni messa a punto.

Lo studio ha messo in evidenza che il pur consistente piano di investimenti messo in moto con le attuali leggi e procedure di programmazione non risulta sufficiente a far fronte, da una parte ad un ritardo di intervento connesso alla limitatezza delle risorse investite negli anni passati e dall'altra alla continua e consistente crescita della domanda di trasporto, che, pur

nelle più limitate condizioni di sviluppo del sistema economico, continua a evidenziare tassi annuali tra il 2% ed il 3% sul solo sistema stradale. Tale crescita, per quanto la stessa programmazione del sistema viario nazionale sia fortemente indirizzata a favorire l'intermodalità ed un più equilibrato uso di tutti i modi di trasporto disponibili, fa prevedere incrementi della mobilità complessiva su strada che si collocano tra il 30% ed il 50% nei prossimi 10 - 15 anni. Tale situazione ha imposto all'ANAS di identificare ulteriori interventi di adeguamento del sistema stradale, che vanno a comporre la presente proposta di Programma Pluriennale, affiancando e completando la pregressa programmazione nazionale.

Gli studi condotti, in accordo alla Direttiva del Ministro, hanno articolato il quadro delle necessità di intervento in quattro principali macro - categorie:

- INTERVENTI DI INTERESSE NAZIONALE O INTERREGIONALE
- INTERVENTI DI AMBITO REGIONALE
- INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE
- INTERVENTI PER LA SICUREZZA E LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE

In ciascuna categoria di intervento sono stati inoltre totalmente rispettati i criteri di programmazione e di priorità, sempre espressi nella Direttiva del Ministro.

Il Piano è stato redatto identificando per ogni opera considerata, il costo e, ove presenti, i finanziamenti disponibili.

Il costo degli interventi riportato nel piano è riferito all'attuale stato di progettazione degli stessi, condizione questa che giustifica l'evoluzione del costo delle singole opere rispetto a quanto indicato in precedenti strumenti di pianificazione, quali ad esempio la Delibera CIPE 21/12/01 in relazione alle opere della Legge Obiettivo.

I costi vanno intesi come onnicomprensivi e pertanto includono l'IVA e le altre spese generali di competenza, e riferiti ad oggi, non essendo fissato il programma temporale di esecuzione dei lavori.

In temi di impegno finanziario il Piano indica l'ammontare delle risorse necessarie all'esecuzione ed al completamento dei lavori per ogni opera indicata, ottenuto dalla sopraccitata valutazione dei costi, escludendo i finanziamenti disponibili già deliberati di qualsiasi natura (nazionali, comunitari e locali) con indicazione in nota.

Il quadro delle necessità che emerge da tutti gli studi effettuati conduce ad un programma finanziario di rilevante impegno, pari a circa 170 miliardi di euro, di cui circa 86 miliardi di euro, riconducibili nell'ambito della programmazione nazionale delle opere strategiche (Legge Obiettivo).

Del totale degli interventi del piano, circa 59 miliardi di euro fanno riferimento al settore delle autostrade in concessione e circa 10 miliardi di euro alla rete delle autostrade in gestione diretta; la restante parte degli interventi ricade nella viabilità nazionale in gestione ANAS (50 miliardi di euro per la rete degli itinerari nazionali ed interregionali e circa 43 miliardi di euro per la rete ANAS di integrazione con i sistemi regionali).

Gli oneri connessi alla componente delle autostrade in concessione, seppure contabilizzati ed esposti nella programmazione decennale, fanno sostanzialmente riferimento a investimenti in autofinanziamento o comunque realizzati con le procedure del project financing.

Merita richiamare che è in corso da parte dell'ANAS un ampio programma di studi mirati alla definizione degli interventi che possono ricadere nell'ambito delle realizzazioni in autofinanziamento.

Si ricordano in primo luogo i seguenti interventi, di cui già sono state formulate specifiche richieste di attribuzione o sono state avviate azioni mirate alla realizzazione in autofinanziamento, di cui si attende l'evoluzione:

- Nuova autostrada Milano – Bergamo – Brescia;
- Nuova Tangenziale est Esterna di Milano;
- Quadrilatero delle Marche
- Autostrada Catania – Siracusa;
- Autostrada Grosseto – Siena – Bettolle;
- Collegamento Autostradale Venezia – Ravenna;
- Autostrada Civitavecchia – Orte – Venezia;
- Adeguamento e realizzazione della autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria e Raccordo Avellino – Salerno (per parte dell'itinerario).

Il Piano pluriennale si completa con interventi relativi alla manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della rete con interventi che ammontano a circa 7 miliardi di euro per la rete in gestione diretta (gli interventi di manutenzione sulla rete autostradale in concessione sono a carico delle relative società concessionarie).

Le analisi ed i contenuti della proposta di piano sono riportati in dettaglio al capitolo 8 della Relazione del Piano.

In questa sintesi sono richiamati i dati aggregati che consentono di avere un quadro di insieme della proposta.

L'analisi del sistema viario nazionale ha in primo luogo **evidenziato la necessità di adeguamento del sistema delle principali direttrici e corridoi nazionali**, ad integrazione e completamento di quanto già previsto nella delibera CIPE sulle opere strategiche di interesse nazionale.

La sintesi di questa componente del piano è riportata nella tabella seguente.

INTERVENTI DI LIVELLO NAZIONALE ED INTERREGIONALE

Il dettaglio degli interventi è riportato nelle tabelle della proposta di piano allegati al cap. 8

TABELLA 1.1

INTERVENTO	mil €
Nodo Stradale e Autostradale di Genova/ Nuova Aurelia	4.324,000
Corridoio Tirrenico - SS.1 Aurelia	2.100,000
Sistemi Stradali e Autostradali Modena - Lucca	0,155
Sistemi Stradali e Autostradali Terni - Rieti	239,300
Nodo di Perugia	732,500
Strada delle Tre Valli Umbre	627,000
Asse viario Grosseto – Fano itinerario E78	1.975,429
Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	1.438,755
Corridoio Trasversale Stradale: Collegamento A1 - A14 (S. Vittore - Termoli) e tratto Molisano - Abruzzese	4.315,000
Penetrazione Asse Attrezzato - Porto di Pescara	200,000
Benevento - Caserta - A1 - Caianello - Grazzanise e variante di Caserta	1.809,598
A1(Capua) - Domitiana e adeguamento	1.017,710
Collegamento A3 (Contursi) - A16 (Grottaminarda) - A14 Termoli)	40,000
Collegamento Nord - Sud "Tirreno - Adriatico" Itinerario Lauria – Candela tra l'aut. A3 e l'aut. A16	4.327,665
Sistemi stradali e autostradali - Itinerario Salerno – Potenza - Bari	276,000
Collegamento mediano Murgia - Pollino	961,450
Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Palermo - Agrigento	3.439,295
Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Agrigento – Caltanissetta – A19	1.224,500
Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Ragusa - Catania	948,354
Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Catania - Siracusa	517,980
Sistemi stradali e autostradali: Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3.656,720
Corridoi autostradali e stradali: Corridoio Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria (SS 106)	9.539,006
Sistemi autostradali e stradali: Gela – Agrigento - Trapani	5.288,000
Ponte sullo Stretto di Messina (partec. Società)	368,000
Corridoi stradali - Completamento e adeguamento SS 131	1.232,923
Totale	50.599,34

Parallelamente sono state identificati gli investimenti da realizzare nel comparto delle autostrade in concessione e su quelle in gestione diretta, riportati nelle successive tabelle 1.2 e 1.3.

TABELLA 1.2

AUTOSTRADA		mil €
DA PIANI FINANZIARI SOCIETA' CONCESSIONARIE		22.238,588
A1	Milano - Napoli	426,000
A1 Dir		10,000
A3	Napoli - Reggio Calabria	1.944,153
A4	Torino - Trieste	2.812,254
A5	Torino - Aosta	205,500
A7	Milano - Genova	16,730
A8	Milano - Varese	186,200
A10	Genova - Ventimiglia	86,419
A11	Firenze - Pisa Nord	215,000
A12	Genova - Roma	105,000
A13	Bologna - Padova	10,800
A14	Bologna - Taranto	2.131,769
A15	Parma - La Spezia	1.267,869
A16	Napoli - Avellino - Canosa	10,000
A21	Torino - Piacenza - Brescia	900,000
A22	Brennero - Modena	965,000
A23	Palmanova - Tarvisio	2,065
A31	Vicenza - Piovene	1.400,000
A32	Torino - Bardonecchia	123,500
A1 - A4	Tangenziale Est esterna di Milano	895,900
A3 - A30	Caserta - Salerno	273,190
A4 - A27	Interconnessione A4 - A27	10,000
A6 - A10	Bretella autostradale di collegamento	1.087,000
A6 - A26		1.200,000
A4 - A13	Collegamento A4 -A13 e svincolo Padova zona ind.	31,000
A23 - A27	Collegamento A23 - A27	1.900,000
A50 - A51	Tangenziale Ovest ed Est di Milano	750,000
A7 - A10 - A12	Passante di Genova - Gronda di Ponente	2.270,000
A8 - A9 - A4 - A50	Viabilità di accesso al nuovo polo fieristico di Milano Rho - Pero	341,838
SATT	Sistema Tangenziale di Torino	265,400
T1	Trafo del Monte Bianco	7,500
T4	Trafo del Frejus	1.944,599
Tangenziale di Napoli		32,200
Piano di sicurezza gallerie		134,200
Passante largo di Bologna		790,000
Costruzione dell'autostrada Siracusa - Gela: tratto da Ragusa a Gela		691,184
Lavori di costruzione Svincolo con S.P. Mare - Monti e bretella di collegamento tra lo svincolo di Noto sull'autostrada Siracusa Gela e la S.P. per Pachino		35,000
Realizzazione autostrada Catania - Siracusa: adeguamento della Tangenziale di Catania e del tratto Villasmundo - Siracusa della SS 14		124,855
Autostrada Civitavecchia - Orte - Venezia		10.476,000
Orbitale di Padova - itinerario stradale per la chiusura del sistema delle Tangenziali di Padova e il collegamento tra le autostrade A4 e A13		281,000
TOTALE		58.597,713

INVESTIMENTI SUL SISTEMA AUTOSTRADALE IN GESTIONE DIRETTA

TABELLA 1.3

AUTOSTRADA		mil €
A13	Bologna - Padova	35,300
A19	Palermo - Catania	600,000
A29	Palermo - Mazara del Vallo	425,000
G.R.A.		175,000
Autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino: realizzazione della viabilità accessoria nel tratto compreso tra la nuova fiera di Roma ed il litorale romano - Lotto 2°		210,000
Nuova anulare esterna al G.R.A.		5.700,000
Autostrada Asti - Cuneo		1.305,790
* Tangenziale di Cuneo		74,440
** Tangenziale sud Ovest di Asti		158,770
MERCANTOUR - Autostrada Cuneo Nizza		836,660
Passante di Mestre		750,000
Campogalliano - Sassuolo		284,760
Viabilità di accesso all'aeroporto di Comiso e di collegamento all'aut.da di Catania		50,000
TOTALE		10.605,720

Il quadro che emerge dagli studi condotti, su base locale e nazionale, integrando le proposte relative al sistema delle autostrade in concessione con quelle di adeguamento del sistema in gestione diretta da parte dell'ANAS conduce ad una sintesi (riportata nella tabella successiva 1.4) della programmazione del sistema stradale nazionale, comprensivo degli interventi della Legge Obiettivo, riportati nella tabella 1.5.

In base alla Direttiva del Ministro la seguente tabella sintetizza, pertanto, la **Proposta di Piano**, il cui dettaglio di interventi è riportato nelle tabelle analitiche allegate al capitolo 8 della Relazione di Piano.

Si segnala che gli importi indicati nel Piano Pluriennale, e nelle successive tabelle di sintesi, sono comprensivi di IVA, delle spese generali e di tutti gli oneri a carico dell'ANAS per la gestione dei lavori e pertanto rappresentano l'onere complessivo di investimento.

Piano Pluriennale della Viabilità 2003 - 2012

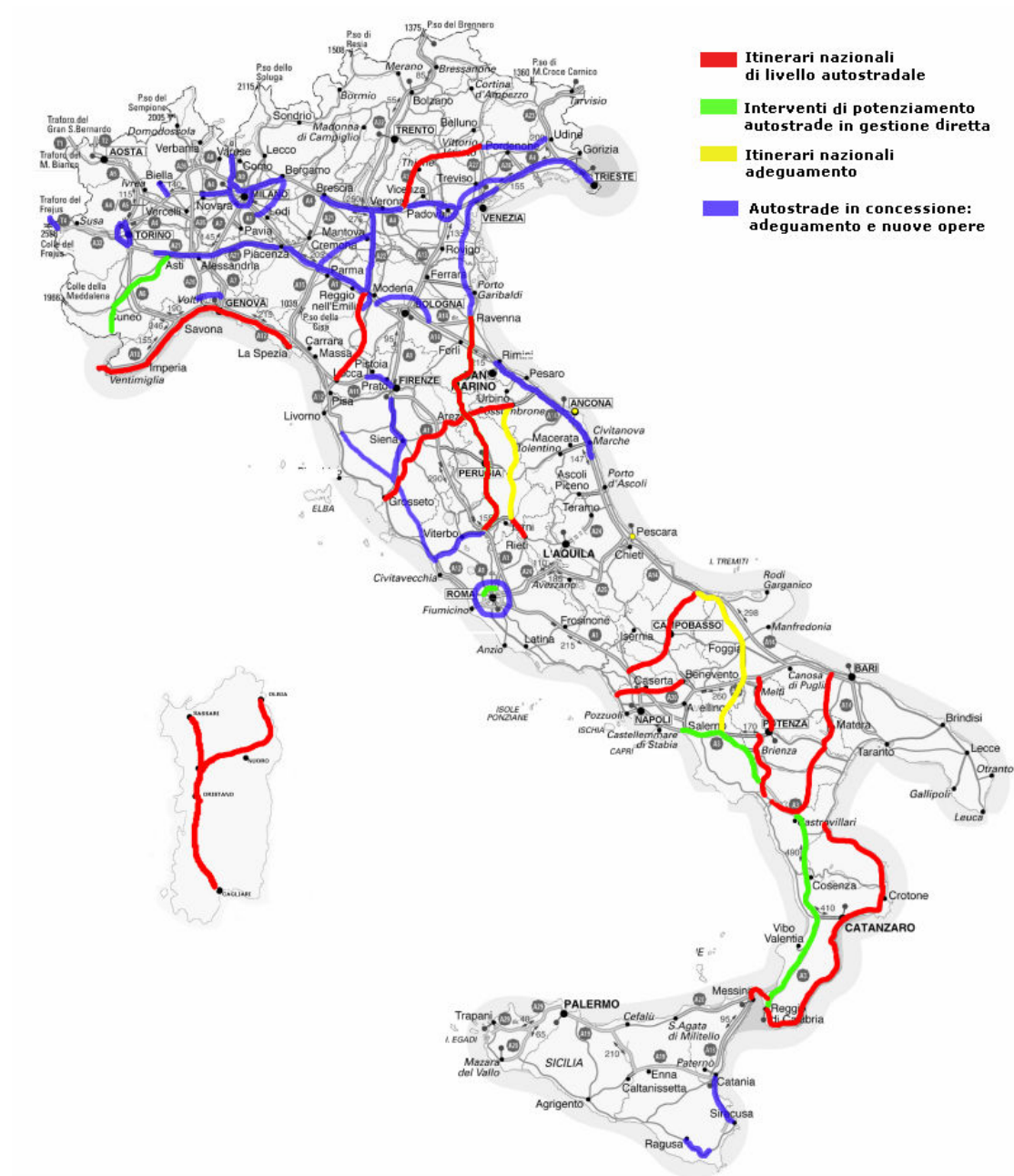
Tabella 1.4

SINTESI GENERALE DEGLI INTERVENTI		milioni di €
INTERVENTI DI INTERESSE NAZIONALE O INTERREGIONALE		50.599,34
INTERVENTI DI AMBITO REGIONALE		
Dettaglio Regionale	AOSTA	240,22
	PIEMONTE	2.155,86
	LOMBARDIA	4.716,33
	LIGURIA	1.674,06
	VENETO	3.384,90
	FRIULI V. GIULIA	2.461,38
	EMILIA ROMAGNA	4.213,85
	TOSCANA	1.734,90
	UMBRIA	1.128,87
	MARCHE	2.605,07
	LAZIO	2.153,88
	ABRUZZO	2.371,18
	MOLISE	692,28
	CAMPANIA	2.064,81
	PUGLIA	1.305,13
	BASILICATA	1.437,47
CALABRIA	1.251,38	
SICILIA	5.415,82	
SARDEGNA	2.568,86	
Totale interventi di ambito regionale		43.576,25
INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE		58.597,71
INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN GESTIONE DIRETTA ANAS		10.605,72
INTERVENTI PER LA SICUREZZA E LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE		7.045,95
TOTALE PIANO DECENNALE		170.424,97

figura A

PRINCIPALI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DEL SISTEMA STRADALE NAZIONALE

(esclusi gli interventi di connessione tra la rete nazionale e quelle regionali di cui alle tabelle di piano articolate per Regioni - v. capitolo 8)



Un ulteriore specifico approfondimento è stato eseguito comparando il Piano con il quadro degli interventi definito con la Delibera CIPE 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) che costituisce un sistema articolato e consistente di adeguamento del sistema viario nazionale da realizzarsi nei termini temporali nei tempi sottesi dal piano stesso. Le opere previste nella Legge Obiettivo, adeguati gli importi in base all'avanzamento delle progettazioni e depurati gli stessi dai finanziamenti già disponibili e dai lavori già attivati, determinano un impegno di spesa, nel periodo di vigenza del Piano Pluriennale, pari a **86.414,617 milioni di euro** (Tabella 1.5).

TABELLA 1.5

INTERVENTI COMPRESI NELLA LEGGE OBIETTIVO <i>(importi espressi in milioni di euro, adeguati in base all'avanzamento delle progettazioni e depurati dagli investimenti attivati)</i>	
INTERVENTI DI INTERESSE NAZIONALE O INTERREGIONALE	51.442,475
INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE	22.207,074
INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN GESTIONE DIRETTA	2.573,760
INTERVENTI DI AMBITO REGIONALE	10.191,308
Quota Cipe del Programma decennale	86.414,617

Per quanto riguarda gli interventi relativi all'adeguamento manutentorio della rete (**manutenzione straordinaria**), sostanzialmente necessario a garantire non solo la qualità della circolazione ma soprattutto la relativa sicurezza, è stata fatta un'ampia ricognizione delle necessità. Tuttavia si è ritenuto più opportuno definire una voce di spesa, da destinare nel decennio di attuazione del piano a questo tipo di interventi, più che un elenco di opere, in modo da mettere in condizione l'ANAS di programmare gli interventi operativi nell'ambito dell'attuazione triennale del piano, graduando le scelte secondo le più significative priorità. A tale scopo si è utilizzata la ricognizione analitica effettuata, al fine di determinare una voce unitaria di spesa per km di rete e conseguentemente l'importo complessivo delle necessità. // *dettaglio di tale operazione è riportato nell'ambito del capitolo 8 in cui si esplicita la proposta di Programma Pluriennale.*

2. La procedura proposta per il Piano Pluriennale della viabilità

2.1 Gli indirizzi della Direttiva 1° agosto 2003

I contenuti e gli obiettivi del Piano Pluriennale sono stati definiti nella **Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° agosto 2003**, emessa ai sensi dell'art. 4 della Convenzione di Concessione tra il MIT e l'ANAS. In particolare la direttiva indica seguenti contenuti del piano.

A. Primo Gruppo di Interventi del Piano

- Gli interventi previsti dal PGTL (DPR 14.3.2001) sulla rete SNIT di primo livello (interventi prioritari e interventi individuati a livello ricognitivo);
- Gli interventi previsti nei programmi predisposti in attuazione della Legge 21.12.2001, n. 443, costituenti automatica integrazione del PGTL, purché ricadenti sulla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale
- Gli interventi previsti dal programma triennale 2002-2004 e non ancora avviati;
- Gli interventi previsti nelle misure I.2 e II.2 del PON trasporti 2000-2006 e dai POR 2000-2006 in relazione alle infrastrutture varie;
- Gli interventi previsti dagli Accordi di Programma Quadro e dalle Intese generali Quadro tra Stato e Regioni
- Ulteriori interventi indicati dall'ANAS sulla base dei criteri di seguito indicati;
- Gli interventi autostradali previsti nei Piani Finanziari allegati alle vigenti convenzioni revisionate, stipulate tra ANAS e le Società Concessionarie autostradali.

Per ciascuno degli interventi individuati il Piano riporta una **scheda tecnica di sintesi** dell'iter realizzativo e dei relativi oneri di realizzazione.

Il Piano contiene inoltre il **programma degli studi** da effettuarsi a cura dell'ANAS nell'arco temporale di vigenza del piano ai fini dell'espletamento dei compiti attribuiti in qualità di concessionaria (art. 2, comma 1, lettere a-g / I del D.Lvo 26 febbraio 1994 n. 143).

B. Secondo Gruppo di Interventi del Piano

La Direttiva del Ministro indica poi che gli altri interventi indicati dall'ANAS dovranno essere determinati sulla base dei **criteri** di seguito indicati:

- Riequilibrio modale ed accessibilità ai nodi intermodali;
- Integrazione con il sistema dei trasporti UE;

- Adeguamento della rete alle esigenze del sistema economico – produttivo,
- Miglioramento delle condizioni di convenienza di investimenti nel mezzogiorno;
- Adeguamento agli standard di sicurezza in coerenza con le linee di intervento del Piano Nazionale della sicurezza stradale;
- Sviluppo del trasporto combinato strada – mare sui corridoi tirrenico ed adriatico (autostrade del mare);
- Coordinamento con le azioni di sviluppo del territorio (PRUSST e PUM);
- Ottenimento di risultati significativi nell'ottica dello sviluppo sostenibile (riduzione delle emissioni e del rumore).

La direttiva indica che (art.4) che per ciascun intervento dovrà essere definito il **quadro economico** di riferimento (costi complessivi e risorse disponibili) e le **modalità di attuazione** (concessioni, pedaggi, etc).

Le **priorità**, nel rispetto di quanto previsto dal DPEF 2004-2007 di attribuzione minima del **30% delle risorse al Mezzogiorno**, saranno definite in base ai seguenti **parametri**:

1. messa in sicurezza della rete esistente;
2. completamento interventi in corso e programmati,
3. complementarietà con il completamento di direttrici principali;
4. decongestionamento di aree urbane e nodi autostradali.

2.2 Procedura operativa

Nel corso dell'anno 2003 l'ANAS ha avviato la costruzione di un **sistema informatico per la pianificazione**, che si caratterizza come Sistema di Supporto alle Decisioni strategiche di programmazione degli interventi sulla rete stradale nazionale (*Decision Support System – DSS*).

Tenuto conto della costruzione del DSS dell'ANAS e le risorse e gli obiettivi a questo attribuiti, si è ritenuto opportuno che **la proposta di Piano Pluriennale si realizzi in successive fasi** (in prima applicazione due), facendo anche propria la procedura ormai consolidata di pianificazione processuale (o dinamica) in cui il processo di piano viene continuamente aggiornato, attraverso fasi successive di rielaborazione, verifica ed aggiornamento (come ad esempio è ormai prassi consolidata nei Piani Triennali ANAS) .

Nel caso particolare si è attuata la seguente **procedura operativa**.

2.2.1 Prima fase: prima definizione delle priorità

La prima fase riguarda sostanzialmente la verifica coordinata delle proposte e delle priorità di intervento sul sistema stradale già definite in diversi strumenti di programmazione:

- ❖ *a livello generale (PGTL, Legge Obiettivo, Accordi di Programma ed Intese Istituzionali);*
- ❖ *a livello della stessa ANAS (programmazione triennale e programmi straordinari)*
- ❖ *a livello regionale (Programmazione regionale dei trasporti e programmi di intervento definiti dalle strutture territoriali dell'ANAS).*

Su tale sistema coordinato di proposte sono state effettuate analisi di coerenza e di priorità, al fine di poter proporre la relativa attuazione nell'ambito del Programma Decennale, sulla base dei criteri di priorità indicati nella Direttiva del Ministro.

In particolare le attività sono state articolate come segue.

A. Verifica degli indirizzi e delle proposte del PGTL 2001

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica definisce il quadro delle priorità nell'ambito della rete stradale nazionale SNIT. E' stata pertanto in primo luogo verificata la congruenza tra rete SNIT e rete nazionale a seguito del trasferimento alle Regioni di parte della rete ex ANAS. Per la parte di rete SNIT inclusa nella recente classificazione nazionale è stato verificato lo stato di avanzamento (progettuale o esecutivo), le risorse disponibili, l'inserimento nei programmi di attuazione (triennali) ANAS.

B. Coordinamento delle determinazioni della delibera CIPE 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) con gli indirizzi e le proposte del PGTL

Le opere prioritarie indicate nella Delibera CIPE 21.12.2001 rappresentano automatica integrazione del PGTL qualora in questo non risultino comprese. La proposta di Piano Pluriennale pertanto identifica tali integrazioni e/o varianti e come nell'operazione [A] è stato verificato lo stato di avanzamento, le risorse disponibili, lo stato della programmazione. Le opere previste dalla Delibera Cipe 21.12.01 sono state integralmente inserite nella proposta di piano con il livello di definizione, finanziamento e stato di attuazione.

Le attività A e B hanno consentito di definire un primo insieme di interventi prioritari di livello nazionale la cui realizzazione è integralmente prevista nell'arco temporale di attuazione del piano pluriennale 2003-2012.

C. Verifica e coordinamento delle proposte e degli indirizzi degli Accordi di Programma con Le Regioni e gli Enti Locali;

L'ANAS e le strutture istituzionali competenti hanno stipulato specifici accordi di programma e intese con le Regioni ai fini della gestione ed implementazione del sistema viario nazionale. Il Piano Pluriennale ha messo a sistema le indicazioni di tali accordi di programma e per le diverse proposte è stata verificata la coerenza e le possibili integrazioni funzionali tra loro e con gli indirizzi che sono emersi dai risultati delle attività A e B .

D. Coordinamento degli interventi previsti dal programma triennale 2002-2004 e non ancora avviati;

Gli interventi previsti nel Programma Triennale 2002 – 2004 sono stati verificati nel loro stato di attuazione e per le risorse disponibili e quindi sono stati integrati con le indicazioni ed i risultati delle operazioni precedenti.

E. Coordinamento degli interventi previsti nelle misure I.2 e II.2 del PON trasporti 2000-2006 e dai POR 2000-2006

Questa attività ha consentito di mettere a sistema con gli altri interventi programmati anche quelli già definiti nell'ambito del PON e dei POR (ancora non del tutto identificati, questi ultimi) e quindi di meglio verificare il rispetto dell'indirizzo del DPEF 2004-2007 per l'attribuzione delle risorse al mezzogiorno (minimo 30%).

F. Coordinamento con le azioni di sviluppo del territorio (PRUSST e PUM);

Per quanto riguarda in generale gli interventi di interesse urbano, nell'ambito degli strumenti di programmazione nazionale (PRUSST) e locale (Piani della Mobilità previsti del PGTL), in accordo agli indirizzi della Direttiva del Ministro (decongestionamento delle aree urbane) sono stati analizzati e selezionati quegli interventi di diretto interesse della programmazione nazionale da inserire nel piano.

G. Coordinamento degli interventi autostradali previsti nei Piani Finanziari allegati alle vigenti convenzioni revisionate, stipulate tra ANAS e le Società Concessionarie autostradali

In questa attività sono state esaminate le vigenti convenzioni con le società concessionarie di autostrade al fine di inserire nel piano gli interventi previsti nei piani finanziari autostradali.

H. Definizione del quadro aggiornato e coordinato delle proposte di intervento e delle priorità, in accordo agli indirizzi della Direttiva del Ministro (criteri e parametri di priorità indicati).

Per ciascuno degli interventi individuati il Piano ha messo a punto una **scheda tecnica di sintesi** dell'iter realizzativo, dei relativi oneri di realizzazione e delle risorse disponibili. E' stata inoltre predisposta una **valutazione di sintesi** degli interventi componenti il piano pluriennale ed una analisi coordinata dell'insieme degli interventi al fine di identificare alcuni livelli di priorità, in accordo ai parametri indicati dalla Direttiva del Ministro. La direttiva, infatti, indica che (art.4) che per ciascun intervento dovrà essere definito il **quadro economico** di riferimento (costi complessivi e risorse disponibili) e i **modi di attuazione** (concessioni, pedaggi, etc).

Il Piano definisce infine il **programma degli studi** da effettuarsi a cura dell'ANAS nell'arco temporale di vigenza ai fini dell'espletamento dei compiti attribuiti in qualità di concessionaria (art. 2, comma 1, lettere a-g / I del D.Lvo 26 febbraio 1994 n. 143).

2.2.2 Seconda fase: applicazione del DSS

(Valutazione strategica delle priorità e di nuovi interventi di adeguamento del sistema stradale nazionale (strade ed autostrade) in relazione al Secondo Gruppo di Interventi)

L'applicazione del DSS consentirà a partire dalla seconda metà del 2004 e di concludere entro il 2005 la stesura aggiornata e completa del Piano, contenente in particolare le indicazioni operative richieste dal decreto del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, con riferimento al secondo gruppo di interventi sopra richiamato.

Questa fase del piano si baserà sulle attività di base del DSS ed in particolare procederà a:

- a.** Aggiornamento e verifica delle caratteristiche funzionali della rete stradale nazionale (fonte DSS)
- b.** Verifica delle reti regionali interconnesse e complementari (fonte aziende regionali della viabilità)
- c.** Studio degli scenari economici e dei vincoli di bilancio
- d.** Ipotesi di scenario sull'evoluzione della domanda di trasporto
- e.** Ipotesi di scenario sull'evoluzione del sistema integrato di trasporto nazionale (altri settori, escluso sistema viario nazionale)
- f.** Simulazione e valutazione dell'assetto futuro del sistema, in funzione dei flussi di domanda attuali e previsti all'orizzonte del piano (2013)

- g.** Verifica dei criteri e delle condizioni di redditività finanziaria degli interventi stradali e ipotesi di messa a pedaggio e project financing
- h.** Selezione della parte di rete finanziariamente sostenibile
- i.** Analisi di priorità (analisi finanziaria, benefici – costi, multicriteri)
- j.** Formulazione della proposta di piano decennale e sua articolazione in trienni di applicazione
- k.** Definizione dei criteri di aggiornamento e monitoraggio del piano

2.2.3 Successive fasi: aggiornamento triennale

Secondo la metodologia definita nella fase 2 e con l'ausilio del DSS, sarà possibile procedere al periodico aggiornamento del Piano Pluriennale.