



Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche



L'attuazione della "legge obiettivo"

*6° Rapporto per la VIII Commissione
ambiente, territorio e lavori pubblici*

*in collaborazione con
l'Autorità per la vigilanza
sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture*

n. 268

5 settembre 2011

Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche

L'attuazione della "legge obiettivo"

6° Rapporto per la VIII Commissione
ambiente, territorio e lavori pubblici

n. 268

5 settembre 2011

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento Ambiente

☎ 066760-4548 / 066760-9253 – ✉ st_ambiente@camera.it

Il presente Rapporto è stato predisposto dal Servizio Studi a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 16 dicembre 2010.

I testi e le tabelle sono stati redatti dall'Istituto di ricerca CRESME, in collaborazione con l'Istituto NOVA.

Hanno partecipato al gruppo di lavoro:

per il CRESME: Alfredo Martini, Mercedes Tascedda, Marco Paolacci, Gianni Stifani, Alessandra Santangelo;

per NOVA: Piero Fazio, Anna Nota.

Documentazione e ricerche:

- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici, n. 268 , 5 settembre 2011
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Tabelle sullo stato degli interventi, n. 268/1 , 5 settembre 2011
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici – Opere strategiche e contesto regionale, n. 268/2 , 5 settembre 2011
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE, n. 268/3 , 5 settembre 2011 (tomo I, II, III, IV, V e VI)

I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

File: Am0244.doc

In copertina: Walter Valentini, "Costellazione I", collezione della Camera dei deputati

INDICE

CAPITOLO PRIMO Un sistema organico di monitoraggio del programma	3
▪ 1.1. Le previsioni della “legge obiettivo”	3
▪ 1.2. L’attività parlamentare e le modifiche del quadro normativo	6
▪ 1.3. Il processo di attuazione del federalismo fiscale	10
▪ 1.4. Il contenzioso negli appalti pubblici (<i>a cura dell’Autorità</i>)	17
▪ 1.5 Conclusioni	30
CAPITOLO SECONDO Evoluzione del programma e scenari di riferimento	33
▪ 2.1. Il Programma delle infrastrutture strategiche al 30 aprile 2011	33
▪ 2.2. Lo stato di attuazione dell’intero Programma	55
▪ 2.3. La “legge obiettivo” e l’evoluzione del mercato generale dei lavori pubblici	88
CAPITOLO TERZO Le opere strategiche deliberate dal CIPE	143
▪ 3.1. L’attività del CIPE	144
▪ 3.2. Lo stato di attuazione	148
▪ 3.3 Costi, finanziamenti e fabbisogni residui	164
▪ 3.4 Lo stato di attuazione al 31 Maggio 2011: un’analisi per lotti	184
ALLEGATI	
Tavola di raffronto per opera	215
Costo per opera e variazioni rispetto al Rapporto 2010	243
Nota metodologica	269

Il primo Rapporto del Servizio Studi della Camera è stato presentato alla VIII Commissione nel maggio 2004 insieme con un elenco ragionato di tutti gli interventi giuridicamente rientranti nel campo di applicazione della legislazione speciale nata con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. legge obiettivo) che ha consentito di ricondurre ad un quadro omogeneo le diverse denominazioni rinvenibili nei documenti ufficiali: la denominazione degli interventi ha subito infatti numerose e spesso non chiare variazioni nel passaggio da un documento di fonte governativa ad un altro.

Dopo il secondo e il terzo Rapporto, discussi rispettivamente nel settembre 2005 e nel luglio 2007, il quarto Rapporto, presentato nel luglio 2009, ha analizzato l'andamento del Programma e la sua rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari, verificandone lo sviluppo nel tempo, sia nel complesso che in modo particolare per le opere oggetto di delibera CIPE. A partire da tale edizione è stata avviata una proficua collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture per confrontare i dati raccolti nel corso della ricerca: ciò ha consentito di chiarire gli ambiti di riferimento del rapporto e di elaborare una nuova tabella di raffronto fra le delibere CIPE e le opere monitorate dalla ricerca.

Il quinto Rapporto, presentato alla VIII Commissione nel luglio 2010, è stato integrato -sulla base delle richieste della Commissione - con ulteriori approfondimenti specifici riguardanti il rapporto tra investimenti infrastrutturali del Programma e indicatori infrastrutturali di fabbisogno e di erogazione di servizi a livello regionale, il programma di edilizia scolastica nonché la struttura e la composizione dei finanziamenti privati. E' stata altresì predisposta un'analisi economica relativamente ad alcune opere per misurarne gli effetti economico-sociali sul territorio.

E' stata quindi avviata una collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici con l'obiettivo di svolgere, per il tramite dell'Osservatorio dei contratti pubblici, una ricostruzione puntuale dello stato di attuazione di tutti i contratti in corso riguardanti le opere rientranti nel Programma e di monitorare nel tempo lo stato di avanzamento dei lavori.

Il presente Rapporto, la cui realizzazione è stata deliberata dall'Ufficio di presidenza dell'VIII Commissione del 16 dicembre 2010, consente di approfondire ulteriormente l'analisi circa l'attuazione delle opere infrastrutturali grazie alla realizzazione di un sistema informativo condiviso con l'Autorità, attraverso il quale sono stati raccolti dati di dettaglio sullo stato di attuazione delle opere deliberate dal CIPE. Il Rapporto contiene anche un'analisi per lotti finalizzata ad offrire ulteriori elementi di valutazione.

In considerazione dell'approvazione della maggior parte dei decreti di attuazione della delega sul federalismo fiscale, nel primo capitolo è stato, infine, inserito un apposito paragrafo che dà conto delle principali norme contenute nei predetti decreti e delle procedure per l'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 in materia di perequazione infrastrutturale, consentendo una prima valutazione degli effetti di tale processo sulla normativa relativa alle infrastrutture.

CAPITOLO PRIMO

UN SISTEMA ORGANICO DI MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA

1. 1. Le previsioni della “legge obiettivo”

La **legge n. 443 del 2001** - come modificata dalla legge n. 166 del 2002 - prevede che il **Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)** da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria (**DPEF**) contenga le seguenti indicazioni:

- a) l'**elenco** delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
- b) i **costi stimati** per ciascuno degli interventi;
- c) le **risorse disponibili** e le relative **fonti di finanziamento**;
- d) lo **stato di realizzazione** degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;
- e) il **quadro delle risorse finanziarie** già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi.

A partire dal 2003, il DPEF reca quindi un allegato specifico interamente dedicato allo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche (cd. **Allegato Infrastrutture**).

La **legge di contabilità e di finanza pubblica n. 196 del 31 dicembre 2009** semplifica e razionalizza il complesso delle procedure che presiedono le decisioni di finanza pubblica, tenendo conto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e del nuovo assetto dei rapporti economici e finanziari tra lo Stato e le autonomie territoriali. In tale ambito, il DPEF è stato sostituito prima dalla Decisione di finanza pubblica e successivamente – a seguito delle modifiche apportate dalla legge n. 39 del 2011 – dal **Documento di economia e finanza (DEF)**, che prevede, ai sensi dell'art. 10, comma 8, l'**Allegato Infrastrutture**, in cui è altresì riportato lo stato di avanzamento del Programma delle infrastrutture strategiche relativo all'anno precedente.

Le funzioni di **monitoraggio del PIS** sono affidate, ai sensi del **decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190** (che è stato integralmente trasfuso nel decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il **Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture**) ad una **Struttura tecnica di missione**, da istituire ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lettera a), presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e “composta da dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative”.

La **Struttura tecnica di missione** è stata, quindi, **istituita** con **DM del 10 febbraio 2003**. Essa ha, fra le sue funzioni, anche quella di provvedere alla “costituzione e gestione della **banca dati dei progetti inseriti nel Programma di cui alla legge n. 443 del 2001**”, nonché “al monitoraggio delle attività di realizzazione delle opere” (art. 2).

Per consentire al Cipe di conoscere in tempo reale l'avanzamento del Programma, sia nel suo complesso sia per ogni singola opera approvata, la **delibera Cipe 25 luglio 2003, n. 63**, ha stabilito che esso acceda alla banca dati creata dal MIT, che il soggetto aggiudicatore deve tenere costantemente aggiornata.

L'**articolo 15, comma 5, del citato d.lgs. n. 190 del 2002**, confluito nell'**articolo 180, comma 2, del d.lgs. n. 163 del 2006**, ha poi previsto, con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e con il MIT, l'**individuazione di procedure per il monitoraggio delle infrastrutture ed insediamenti industriali per la prevenzione e repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa**.

Il **decreto interministeriale 14 marzo 2003** ha quindi istituito il **Comitato di coordinamento per l'Alta sorveglianza delle grandi opere**, con l'obiettivo, esplicitato nelle premesse del decreto, di individuare procedure di monitoraggio idonee ad assicurare il governo dei dati e delle informazioni in possesso dei diversi soggetti, pubblici e privati, interessati alla realizzazione delle opere della “legge obiettivo”, in modo da garantirne una visione unitaria e strategica.

L'**articolo 71, comma 6, della legge n. 289 del 2002** ha, infine, introdotto l'**obbligo, per il Governo**, a seguito di una verifica annuale, **di riferire alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi della “legge obiettivo”**, per consentire al Parlamento di valutare l'efficacia degli interventi di infrastrutturazione strategica di preminente interesse nazionale¹.

1.1.1. Il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP)

Il monitoraggio del Programma delle Infrastrutture Strategiche si è inserito in un più ampio **Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici** (e quindi non solo dei progetti rientranti nella Legge obiettivo) istituito dall'**art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144**, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo, con particolare riferimento ai programmi cofinanziati con i fondi strutturali europei, sulla base dell'attività di monitoraggio svolta dai nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici.

¹ Sulla base di tale disposizione è stata presentata una relazione in data 30 dicembre 2004 (XIV legislatura, DOC CCXI, n. 1). Negli anni successivi tale disposizione è stata interpretata nel senso di far coincidere la relazione con l'Allegato Infrastrutture.

Tale attività concerne le modalità attuative dei programmi di investimento e l'avanzamento tecnico-procedurale, finanziario e fisico dei singoli interventi.

Il Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici è funzionale all'alimentazione di una **banca dati tenuta nell'ambito dello stesso Cipe**, anche con l'utilizzazione del Sistema informativo integrato del Ministero dell'economia e delle finanze.

Ai sensi dell'**art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3**, ai fini di una migliore funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici (e per il raggiungimento delle finalità indicate dal citato art. 1 della legge n. 144 del 1999), **ogni nuovo progetto di investimento pubblico** (e, per quanto qui interessa, ogni progetto di Legge obiettivo) deve essere dotato di un **Codice unico di progetto (CUP)**, che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal Cipe. Successive delibere Cipe hanno articolato la disciplina del CUP (in particolare, la n. 144 del 2000 e la n. 143 del 2002) e dettato le regole per lo sviluppo del CUP ed il funzionamento del MIP (delibera n. 25/2004).

I dati relativi a questi progetti sono contenuti in una banca dati, chiamata "anagrafe progetti" o "sistema indice", accessibile a tutti gli utenti accreditati, che possono interrogare il sistema sia per conoscere i dati relativi ad uno specifico progetto, inserendo il suo CUP, sia per conoscere tutti i progetti che presentino certe caratteristiche (in termini di tipologia, e/o di localizzazione, ecc).

L'articolo 10, comma 1, lettera c), del D.P.R. n. 207 del 2010, recante il **regolamento attuativo del Codice dei contratti pubblici** (d.lgs. 163 del 2006), prevede che il Responsabile unico del procedimento (R.U.P.) si assicuri che sia richiesto il **CUP** e che lo stesso **sia riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili concernenti il progetto**

Sul complesso di tali attività, il Cipe è tenuto ad inviare un **rapporto semestrale al Parlamento**. L'ultimo Rapporto trasmesso (in data 11 agosto 2010) si riferisce al secondo semestre 2009 (**DOC IX bis, n. 5**) e reca utili informazioni sullo stato di attuazione, tanto del sistema CUP, codice unico di progetto, quanto del MIP, monitoraggio degli investimenti pubblici.

Secondo i dati forniti dal Rapporto, il **sistema CUP** ha continuato la sua diffusione, con **oltre 566.000 progetti** d'investimento registrati nel sistema, di cui oltre 300.00 (pari al 53% del totale) riguardano la realizzazione di lavori pubblici e 190.000 (pari al 34% del totale) gli incentivi alle imprese.

Si ricorda che l'**art. 28 della citata legge 289 del 2002**, al fine di garantire la rispondenza dei conti pubblici alle condizioni del Trattato istitutivo della Comunità europea, prevede che tutti gli incassi e i pagamenti, nonché i dati di competenza economica rilevati dalle amministrazioni pubbliche, siano codificati con criteri uniformi su tutto il territorio nazionale. Da tale disposizione trae origine il progetto

SIOPE (Sistema Informativo sulle Operazioni degli Enti pubblici): mediante un archivio informatico gestito da Banca d'Italia, tramite i codici – tra i quali il CUP – presenti sul mandato informatico, è possibile disporre tempestivamente delle informazioni su incassi e pagamenti delle Amministrazioni pubbliche.

A fine dicembre 2009, il flusso informativo del **SIOPE** comprendeva oltre **31.000 mandati**, di cui **22.500 con il campo CUP** compilato correttamente, 1.700 con campo sbagliato ma in modo correggibile e oltre 7.100 con campo CUP compilato in modo incorreggibile.

In tale ambito, si ricorda che l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, attraverso l'**Osservatorio dei contratti pubblici**, provvede alla raccolta e alla elaborazione dei dati informativi concernenti i contratti pubblici e, in particolare, i bandi e gli avvisi di gara, le aggiudicazioni e gli affidamenti, le imprese partecipanti, l'impiego della manodopera e le relative norme di sicurezza, i costi e gli scostamenti rispetto a quelli preventivati, i tempi di esecuzione e le modalità di attuazione degli interventi, i ritardi e le disfunzioni; a tal fine l'Osservatorio ha costituito il sistema **SIMOG**, che consente alle stazioni appaltanti di richiedere il **codice identificativo gara** (CIG) necessario alle stazioni appaltanti per adempiere agli obblighi di comunicazione su gare e stati di avanzamento lavori, agli operatori economici per partecipare alle gare di appalti pubblici e, a seguito dell'approvazione della **legge n. 136 del 2010** (Piano straordinario contro le mafie), per garantire la **tracciabilità** dei flussi finanziari nelle procedure relative a lavori, servizi e forniture pubbliche (*vedi par. 1.2.3.*).

Da ultimo, l'**art. 44 del d.lgs. 30 dicembre 2010, n. 235**, (Codice dell'amministrazione digitale) ha previsto l'istituzione, presso l'Autorità, della Banca dati nazionale dei contratti pubblici (BDNCP), della quale fa parte il sistema SIMOG sopra citato.

1.2. L'attività parlamentare e le modifiche del quadro normativo

1.2.1. La definizione delle priorità

Con la **risoluzione 6-00004** approvata nella seduta dell'8 luglio 2008, la **risoluzione 6-00028** approvata nella seduta del 29 luglio 2009, la **risoluzione 6-00051**, approvata nella seduta del 13 ottobre 2010, e la **risoluzione 6-00080**, approvata nella seduta del 28 aprile 2011, il Parlamento ha evidenziato l'esigenza di proseguire nella realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), adesso allegato al nuovo Documento di economia e finanza (DEF), al fine di recuperare il gap infrastrutturale dell'Italia rispetto agli altri Paesi dell'Unione europea. Le risoluzioni hanno individuato talune **priorità** e l'esigenza di potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese.

In particolare, nella risoluzione 6-00080 si prevede che il Governo, in coerenza con quanto enunciato nel 9° Allegato infrastrutture strategiche, aggiorni il Programma delle infrastrutture strategiche in occasione della presentazione della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza, alla luce degli sviluppi della politica europea sul sistema delle reti TEN-T, della fase di aggiornamento delle Intese Generali Quadro con le regioni, nonché delle politiche nazionali in ordine all'utilizzo dei fondi comunitari.

1.2.2. Le risorse finanziarie

Con riguardo alle **risorse finanziarie**, si ricorda che l'art. 6-*quinquies* del decreto-legge 112/2008 ha istituito un Fondo per il finanziamento di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale (cd. **Fondo Infrastrutture**), comprese le reti di telecomunicazione e energetiche, alimentato con gli stanziamenti del Quadro strategico nazionale 2007-2013. Nella **seduta del 5 maggio 2011**, il CIPE, a valere sulle risorse residue del Fondo infrastrutture, ha assegnato 330 milioni di euro ad ANAS S.p.A. e 240 milioni di euro a Rete ferroviaria italiana S.p.A. per la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria nonché per integrazioni e completamenti di lavori in corso.

L'art. 21 del decreto-legge 185/2008 ha autorizzato la concessione di due **contributi quindicennali** di 60 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2009 e 150 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2010 per la realizzazione delle opere strategiche della "legge obiettivo" ripartiti con successive **delibere** del CIPE.

L'articolo 46 del D.L. 78/2010 ha disciplinato la **revoca di mutui assunti dalla Cassa depositi e prestiti** con oneri interamente a carico dello Stato ed interamente non erogati ai soggetti beneficiari, al fine di destinare le risorse alla prosecuzione del Programma delle infrastrutture strategiche.

Il **decreto-legge n. 98 del 2011**, recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria, all'articolo 32, comma 1, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il **Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali**, con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016. Le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare con la procedura per i lotti costruttivi² e ai contratti di programma con RFI S.p.A. e ANAS S.p.A. Il

² Si ricorda che la legge finanziaria 2010, all'articolo 2, commi 232-234 ha introdotto la nozione di "lotto costruttivo" nella realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN - T, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro e tempi di realizzazione superiori a quattro anni, da individuarsi con DPCM.

medesimo articolo 32, ai commi da 2 a 7, disciplina i criteri e la procedura per la **revoca di finanziamenti** destinati alle infrastrutture strategiche assegnati dal CIPE, che affluiscono al Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si demanda al CIPE di stabilire, fatta eccezione per i finanziamenti delle opere già deliberati dal detto Comitato ove confermati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la destinazione delle risorse che affluiscono al predetto Fondo per la realizzazione del Programma delle infrastrutture strategiche.

Da ultimo, il CIPE, nella **seduta del 3 agosto 2011**, ha approvato, tra gli altri, il progetto definitivo della Tangenziale est esterna di Milano, il progetto definitivo del 1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte – Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara); il progetto preliminare del collegamento ferroviario internazionale Torino – Lione, sezione internazionale, tratta in territorio italiano; il progetto definitivo dell'adeguamento della S.S. 534 a raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A3 (svincolo Firmo) e la S.S. 106 Jonica (svincolo Sibari). Il Comitato ha, inoltre, approvato il documento programmatico di attuazione del Piano nazionale per il Sud, che assegna circa 7,3 miliardi di euro a interventi strategici di rilievo nazionale, interregionale e regionale individuati dal Piano stesso (punto 4 della delibera CIPE n. 1/2011)³.

1.2.3. Le recenti modifiche alla normativa sulle infrastrutture strategiche

L'**articolo 4, comma 2**, del **decreto legge 70/2011**, recante prime disposizioni urgenti in occasione del semestre europeo, ha introdotto numerose modifiche al Codice dei contratti pubblici, alcune riguardanti la disciplina delle infrastrutture strategiche.

In particolare, si prevede la diminuzione del limite di spesa previsto (dal 5% al 2% dell'intero costo dell'opera), nel progetto preliminare, per le eventuali **opere e misure compensative** dell'impatto territoriale e sociale, che devono essere strettamente correlate alla funzionalità dell'opera; tale limite di spesa è comprensivo degli oneri di mitigazione di impatto ambientale.

Sono stati posti vincoli anche alla possibilità di apportare **varianti** alla localizzazione richiedendo, per un verso, che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e, per l'altro, che non comportino incrementi del costo rispetto al progetto preliminare originario.

Ulteriori modifiche riguardano l'estensione della durata del vincolo preordinato all'**esproprio** a sette anni, decorrenti dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto preliminare dell'opera, nonché la fissazione di analogo termine per l'emanazione del decreto di esproprio, termine che decorre

³ Si veda il comunicato del CIPE sull'esito della seduta del 3 agosto 2011.

dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto definitivo.

Importanti innovazioni hanno, inoltre, riguardato la riduzione dei termini procedurali per l'approvazione del **progetto definitivo**, la sostanziale anticipazione alla fase del progetto preliminare della sottoposizione a **conferenza di servizi**, e l'introduzione, sia per il progetto preliminare che per il progetto definitivo, di un termine di novanta giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della delibera CIPE di approvazione del progetto posto a base di gara entro il quale il soggetto aggiudicatore deve pubblicare il bando. In caso di mancato adempimento il CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può disporre la revoca del finanziamento a carico dello Stato.

Per quanto concerne le **riserve**, il D.L. 70/2011 introduce un limite all'importo complessivo delle riserve, che non può in ogni caso superare il 20% dell'importo contrattuale.

1.2.4. Le misure anticorruzione

L'articolo 3 della **legge 13 agosto 2010, n. 136** (Piano straordinario contro le mafie), reca norme volte a garantire la **tracciabilità dei flussi finanziari** nelle procedure relative a lavori, servizi e forniture pubbliche. Le disposizioni impongono ai soggetti interessati di utilizzare – salvo eccezioni specificamente indicate – conti correnti dedicati alle pubbliche commesse, ove appoggiare i relativi movimenti finanziari, e di effettuare i pagamenti con modalità tracciabili, specificamente tramite bonifico bancario o postale. Il successivo decreto legge n. 187 del 2010 specifica l'applicazione delle norme recate dall'articolo 3 e ammette altri sistemi di pagamento oltre al bonifico bancario o postale, purché idonei ad assicurare la piena tracciabilità finanziaria delle operazioni.

Ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari, gli strumenti di pagamento devono riportare, in relazione a ciascuna transazione posta in essere dalla stazione appaltante e dagli altri soggetti di cui al comma 1, il codice identificativo di gara (CIG), attribuito dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici su richiesta della stazione appaltante e, ove obbligatorio ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, il codice unico di progetto (CUP).

L'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (AVCP) ha emanato la **determinazione 7 luglio 2011, n. 4**⁴ con cui ha fornito "Linee guida sulla tracciabilità dei flussi finanziari ai sensi dell'articolo 3 della legge 13 agosto 2010 n. 136".

⁴ Tale determinazione, come ribadito dalla stessa Autorità, è da considerarsi sostitutiva delle due precedenti determinazioni n. 8 e n. 10 del 2010 con cui erano state fornite indicazioni in materia.

L'**articolo 4, comma 13, del D.L. 70/2011** prevede, inoltre, l'istituzione, presso ogni prefettura, di un elenco di fornitori e prestatori di servizi non soggetti a rischio di inquinamento mafioso (cd. *white list*), ai quali possono rivolgersi gli esecutori di lavori pubblici, servizi e forniture.

Si segnala, infine, che – in attuazione dell'articolo 13 della legge n. 136/2010 – è stato emanato il **D.P.C.M. 30 giugno 2011**⁵, finalizzato a promuovere l'istituzione in ambito regionale di una o più **stazioni uniche appaltanti** (S.U.A.), al fine di assicurare la trasparenza, la regolarità e l'economicità della gestione dei contratti pubblici e di prevenire il rischio di infiltrazioni mafiose.

1.3. Il processo di attuazione del federalismo fiscale

Il processo di attuazione del federalismo fiscale è stato avviato nel maggio 2009 con l'approvazione della legge delega n. 42 che ha delineato il nuovo quadro istituzionale dei **rapporti finanziari tra i livelli di governo** per il passaggio da un sistema di finanza derivata ad una maggiore **autonomia di entrata e di spesa** prevista per comuni, province, città metropolitane e regioni.

In tale quadro è stato previsto il superamento del sistema dei trasferimenti di risorse in base alla spesa storica e la graduale **convergenza verso i costi e i fabbisogni standard** in misura da garantire sull'intero territorio nazionale il finanziamento integrale dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali e delle funzioni fondamentali degli enti locali.

Si ricorda che il termine generale di 24 mesi per l'**attuazione delle norme di delega**, fissato dalla legge n. 42/2009 a partire dalla sua entrata in vigore (21 maggio 2009), è stato prorogato di 6 mesi, al **21 novembre 2011**, da parte della **legge 8 giugno 2011, n. 85**, che ha novellato alcune disposizioni della citata legge delega⁶. Vengono altresì **prorogati**, da 2 a 3 anni e da 36 a 48 mesi, i termini per l'adozione rispettivamente dei **decreti legislativi correttivi ed integrativi** e di quelli istitutivi delle singole città metropolitane⁷.

E' stata inoltre prevista l'**estensione** da 60 a 90 giorni del **termine per l'emanazione dei pareri** da parte della Commissione bicamerale per l'attuazione del federalismo fiscale e delle Commissioni bilancio, sopprimendo

⁵ G.U. n. 200 del 29 agosto 2011.

⁶ Rispetto al termine generale della delega, la legge n. 85/2011 (pubblicata in G.U. n. 139/2011), di proroga di taluni termini della legge n. 42, ha previsto inoltre che, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei 30 giorni che precedono il termine finale di esercizio della delega o successivamente, quest'ultimo è prorogato di 150 giorni (in luogo dei 90 precedentemente previsti).

⁷ Anche con riferimento alle regioni a statuto speciale e alle province autonome si dispone la proroga di 6 mesi del termine previsto dall'articolo 27, comma 1, della legge delega; tale termine riguarda l'adozione da parte dei citati enti delle norme di attuazione degli statuti speciali concernenti il concorso al conseguimento degli obiettivi di perequazione e di solidarietà nonché al patto di stabilità interno e agli obblighi posti dall'ordinamento europeo.

contestualmente la disposizione che prevedeva la possibilità di richiedere una proroga di 20 giorni del relativo termine.

In ottemperanza alla disposizione relativa all'adozione di un primo decreto legislativo entro il **termine più breve di 12 mesi**, scaduto il 21 maggio 2010, è stato inizialmente approvato il decreto legislativo concernente il c.d. **federalismo demaniale**⁸ relativo all'attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio in attuazione dell'articolo 19 della legge delega.

Il decreto ha previsto in particolare l'attribuzione dei beni statali secondo criteri di territorialità, sussidiarietà, adeguatezza, semplificazione e capacità finanziaria, nonché correlazione con competenze e funzioni, stabilendo l'obbligo in capo all'ente territoriale della valorizzazione funzionale dei beni trasferiti e la possibilità di conferirli nell'ambito di fondi immobiliari ovvero di alienarli allo scopo di destinarne i proventi in quota-parte alla riduzione del debito dell'ente e dello Stato, ovvero a spese di investimento.

Successivamente all'adozione di tale primo provvedimento, sono stati definitivamente approvati altri tre decreti legislativi concernenti:

- l'**ordinamento transitorio di Roma Capitale**⁹, che ne ha individuato gli organi (Assemblea capitolina, quale organo di indirizzo e controllo politico-amministrativo; Sindaco, quale responsabile dell'amministrazione di Roma capitale; Giunta, quale organo di governo), in attesa dell'attuazione della disciplina delle città metropolitane;
- i **fabbisogni standard per gli enti locali**¹⁰, che costituiscono i nuovi parametri cui ancorare il **finanziamento delle funzioni fondamentali di comuni e province** (funzioni generali di amministrazione, polizia locale, viabilità, istruzione pubblica ed altre), al fine di assicurare il graduale e definitivo superamento del criterio della spesa storica, prevedendo meccanismi di perequazione delle capacità fiscali in ordine al finanziamento delle altre funzioni;
- il **federalismo municipale**¹¹, volto a realizzare il passaggio dalla finanza derivata ad una maggiore autonomia tributaria e responsabilità impositiva dei comuni. Durante una prima fase transitoria nel triennio 2011-2013, si prevede, oltre che l'assegnazione diretta ai comuni di una compartecipazione all'IVA ripartita sulla base dei consumi, la **devoluzione** a tali enti di una quota statale del gettito derivante dalla fiscalità immobiliare, nonché l'attribuzione sia del gettito Irpef relativo ai redditi fondiari e sia di quote della nuova imposta sulle locazioni (c.d. cedolare secca). I tributi – o loro quote - oggetto di devoluzione transiteranno in un

⁸ D. Lgs. 28 maggio 2010, n. 85 (in G.U. n. 134/2010).

⁹ D. Lgs. 17 settembre 2010, n. 156 (in G.U. n. 219/2010).

¹⁰ D. Lgs. 26 novembre 2010, n. 216 (in G.U. n. 294/2010).

¹¹ D. Lgs. 14 marzo 2011, n. 23 (in G.U. n. 67/2011).

Fondo sperimentale di riequilibrio da ripartire successivamente in base a determinati criteri quali il numero di abitanti ed i fabbisogni standard. Tali somme andranno a compensare la fiscalizzazione dei tributi erariali oggetto di devoluzione, oltre che, a partire dal 2012, il venir meno dell'addizionale comunale sull'energia elettrica che verrà soppressa nelle regioni a statuto ordinario. E' prevista l'entrata a regime di un **Fondo perequativo** in cui confluirà l'intero gettito dei tributi devoluti, ferma restando l'attribuzione diretta ai comuni della predetta compartecipazione IVA, nonché l'**istituzione di un'imposta municipale** sugli immobili (**IMU**), in sostituzione dell'ICI e della componente immobiliare dell'Irpef (e delle relative addizionali) sui redditi fondiari non agrari con riferimento a immobili non locati, e di un'**imposta municipale secondaria** per compensare la soppressione di vari tributi di occupazione di spazi pubblici e sui mezzi pubblicitari.

Novità rilevanti sono altresì la facoltà dei comuni di istituire **imposte di soggiorno e di scopo**.

Alla fine di marzo 2011, inoltre, è stato approvato in via definitiva il decreto legislativo in materia di **autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province**, nonché di determinazione dei costi e dei **fabbisogni standard nel settore sanitario**¹².

Il provvedimento individua le fonti di finanziamento delle regioni a statuto ordinario, disponendo la contestuale soppressione dei trasferimenti statali. In particolare, dal 2012¹³, si prevede la **rideterminazione dell'addizionale regionale all'Irpef** – alla quale possono aggiungersi eventuali maggiorazioni regionali - e la corrispondente riduzione delle aliquote Irpef di competenza statale, al fine di mantenere inalterato il prelievo fiscale a carico del contribuente, in misura da garantire alle regioni entrate equivalenti alla soppressione sia dei trasferimenti statali che della compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina. Alle regioni spetterà altresì una **compartecipazione al gettito Iva** che dal 2013 sarà fissata in misura pari al fabbisogno sanitario "in una sola regione" e attribuita in base al luogo effettivo di consumo.

Si prevede altresì la possibilità per le regioni, a carico del proprio bilancio, di ridurre l'aliquota IRAP fino al completo azzeramento, nonché di istituire detrazioni fiscali in favore delle famiglie, oltre alla **soppressione**, dal 2013, **dei trasferimenti regionali** di parte corrente diretti al finanziamento delle spese comunali, sostituita da una compartecipazione dei comuni ai tributi regionali, e

¹² D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68 (in G.U. n. 109/2011).

¹³ Termine anticipato dall'articolo 1, comma 10, del D.L. 13 agosto 2011, n. 138, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo, in corso di esame parlamentare alla data di pubblicazione del Rapporto.

prioritariamente all'addizionale regionale Irpef. Il relativo gettito confluirà, in una quota non superiore al 30%, ad un Fondo sperimentale di riequilibrio, di durata triennale. Il provvedimento fissa inoltre a regime, dal 2013, le fonti di finanziamento delle spese per i **livelli essenziali delle prestazioni**, costituite dalla compartecipazione all'Iva, dall'addizionale regionale Irpef, dall'Irap, dalle entrate proprie (principalmente i *ticket*) del settore sanitario e da quote di un Fondo perequativo istituito in ciascuna regione al fine di garantire l'integrale finanziamento delle predette spese computate anche in base ai valori di spesa storica, per poi convergere gradualmente verso i costi standard.

Il decreto contiene norme per la disciplina dell'**autonomia di entrata delle province e delle città metropolitane** e per la determinazione dei costi e **fabbisogni standard nel settore sanitario**, che riprende in buona parte il sistema di *governance* definito tra Stato e regioni con il Patto per la salute per gli anni 2010-2012.

In attuazione dell'articolo 15 della legge n. 42/2009, infine, il decreto istituisce la **Conferenza permanente per il coordinamento della finanza pubblica**, quale sede istituzionale di conciliazione degli interessi delle amministrazioni centrali e locali ai fini dell'attuazione del federalismo fiscale, cui sono affidati compiti di verifica e controllo dell'ordinamento finanziario delle regioni e degli enti locali.

Tale nuovo organo si affianca alla Commissione tecnica paritetica per l'attuazione del federalismo fiscale (**COPAFF**), già istituita con il DPCM del 3 luglio 2009, cui è stato attribuito il compito di acquisire ed elaborare gli **elementi conoscitivi** utili per la predisposizione dei contenuti dei decreti legislativi da approvare, nonché svolgere attività consultiva per il riordino dell'ordinamento finanziario di comuni, province, città metropolitane e regioni¹⁴.

La Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale, in data 5 maggio 2011, ha inoltre concluso l'esame ed approvato un parere favorevole sullo schema di decreto legislativo in attuazione dell'articolo 16 della citata legge n. 42, in materia di **risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione degli squilibri economici e sociali**¹⁵, sul quale tuttavia la Conferenza unificata Stato-regioni e autonomie locali non aveva sancito l'intesa.

Tale decreto, oltre ad intervenire sulla disciplina del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), che viene ridenominato come "**Fondo per lo sviluppo e la coesione**", individua nuovi strumenti procedurali finalizzati a rendere più efficace la politica di riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese, stabilendo altresì specifiche regole di programmazione per un miglior utilizzo

¹⁴ Si segnala che una prima Relazione della COPAFF è stata presentata alle Camere il 30 giugno 2010 concernente principalmente il quadro generale di finanziamento degli enti territoriali e le nuove possibili strutture dei rapporti finanziari tra Stato ed enti territoriali.

¹⁵ D.Lgs. 31 maggio 2011, n. 88 (in G.U. n. 143/2011).

delle risorse finanziarie derivanti prioritariamente dal predetto Fondo, nonché dai **finanziamenti a finalità strutturale dell'Unione europea** e dai relativi **cofinanziamenti nazionali**¹⁶. Tra le novità più rilevanti vi è la specifica assegnazione alla legge di stabilità per il 2013, precedente all'avvio del nuovo ciclo pluriennale di programmazione, del compito di incrementare la dotazione finanziaria del citato Fondo per lo sviluppo e la coesione, nonché l'introduzione di un **Documento di indirizzo strategico**, mediante delibera del CIPE, con il quale vengono stabiliti gli obiettivi e i criteri di utilizzazione delle risorse, tenendo conto degli indirizzi comunitari e degli impegni assunti nel Programma nazionale di riforma e nel Documento di economia e finanza nonché nei relativi allegati. Viene infine previsto il nuovo strumento del **"contratto istituzionale di sviluppo"** – a cui possono anche partecipare i concessionari di servizi pubblici - che il Ministro per la coesione, delegato al coordinamento, stipula con le regioni e le altre amministrazioni competenti allo scopo di accelerare la realizzazione degli interventi. Si specifica che la **progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi** previsti dal contratto istituzionale di sviluppo sono disciplinati dalle **norme sulle infrastrutture strategiche** contenute nella parte II, Titolo III, Capo IV del D.Lgs. n. 163 del 2006 (c.d. Codice dei contratti pubblici).

In data 8 giugno 2011 si è altresì concluso l'*iter* parlamentare dello schema di decreto – che ha raggiunto l'intesa in Conferenza unificata il 3 marzo 2011 - in materia di **armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle regioni**, degli enti locali e dei loro enti ed organismi in attuazione dell'articolo 2, comma 1, lett. h) della legge n. 42¹⁷. L'obiettivo di tale decreto è armonizzare i bilanci degli enti territoriali per renderli maggiormente confrontabili sulla base di principi riguardanti, tra l'altro, regole contabili uniformi, la raccordabilità dei sistemi contabili, la definizione di specifiche tassonomie per la riclassificazione dei dati, nonché la definizione di sistemi di indicatori di risultato semplici e misurabili, stabiliti secondo metodologie comuni ai diversi enti territoriali. In particolare si dispone che le regioni, gli enti locali ed i loro enti strumentali (aziende società, consorzi ed altri) adottino la **contabilità finanziaria**, cui devono affiancare, a fini conoscitivi, un sistema di contabilità economico-patrimoniale. A tal fine viene prevista una fase sperimentale di due anni, al termine della quale verranno precisate le regole contabili definitive a regime dal 2014, con particolare riferimento, tra l'altro, ai contenuti del **nuovo principio della competenza finanziaria**. Tra gli strumenti introdotti per la **realizzazione dei nuovi documenti contabili** si prevedono, in particolare: a) l'adozione di un

¹⁶ L'utilizzo delle risorse deve essere effettuato sulla base del criterio della programmazione pluriennale, che deve in ogni caso assicurare una ripartizione del Fondo per lo sviluppo e la coesione nella quota dell'85 per cento alle regioni del Mezzogiorno e del restante 15 per cento alle regioni del Centro-Nord.

¹⁷ D.Lgs. 23 giugno 2011, n. 118 (in G.U. n. 172/2011).

piano dei conti integrato (raccordato con la classificazione SIOPE) volto a consentire il monitoraggio dei conti pubblici nonché la raccordabilità dei conti medesimi con il sistema europeo dei conti nazionali; b) l'introduzione dell'elemento di costruzione dei conti costituito dalla "transazione elementare" riferita ad ogni atto gestionale cui viene attribuita una codifica allo scopo di tracciare le operazioni contabili; c) la definizione delle finalità del sistema di bilancio delle amministrazioni regionali e locali quale strumento essenziale per il processo di programmazione, gestione e rendicontazione; d) l'articolazione del bilancio in missioni (gli obiettivi strategici perseguiti dalle amministrazioni) e programmi (attività omogenee volte a perseguire il risultato della missione), secondo quanto già previsto per il bilancio dello Stato; e) la previsione che anche gli enti e gli organismi strumentali delle regioni e degli enti locali (i cui bilanci andranno pubblicati su *Internet*) elaborino un apposito prospetto in cui si ripartisce la spesa per missioni e programmi; f) l'obbligo per le regioni e gli enti locali di predisporre schemi di bilancio consolidato con i propri enti strumentali, aziende e società controllate e partecipate.

La seconda parte del provvedimento, relativa ai **principi contabili generali e applicati per il settore sanitario**, reca inoltre una disciplina finalizzata ad assicurare l'uniformità dei conti sanitari delle regioni - che, com'è noto, assorbono la quasi totalità delle risorse regionali - nonché degli enti sanitari (aziende sanitarie locali, aziende ospedaliere, policlinici universitari ed altri). Al riguardo assume rilievo, nella nuova disciplina, l'esatta **perimetrazione delle entrate e delle uscite** relative al finanziamento del servizio sanitario, per consentire la confrontabilità tra le entrate e le spese iscritte nel bilancio regionale e le risorse indicate negli atti che determinano il fabbisogno sanitario della regione e che, correlativamente, ne individuano le fonti di finanziamento. Le regioni possono scegliere di gestire direttamente una quota di finanziamento del proprio servizio sanitario in regime di contabilità economico-patrimoniale (gestione accentrata) ovvero effettuare, a valere sui capitoli di spesa dedicati alla sanità, esclusivamente operazioni di trasferimento verso enti del servizio sanitario regionale, ai quali destinano, in ciascun esercizio, l'intero importo del finanziamento previsto nell'esercizio di riferimento (gestione sottoposta a operazioni di consolidamento).

Il 19 maggio 2011 è stato assegnato alla Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale, che ne ha concluso l'esame il 27 luglio 2011 approvando la relativa proposta di parere, lo schema di decreto legislativo recante **meccanismi sanzionatori e premiali** relativi a regioni, province e comuni (atto n. 365) (in corso di pubblicazione), che completa la normativa attuativa del federalismo fiscale finora emanata introducendo, con la finalità di sostanziare i **criteri di responsabilità ed autonomia** che caratterizzano la nuova *governance* degli enti territoriali, elementi sanzionatori nei confronti degli

enti che non rispettano gli obiettivi finanziari e sistemi premiali verso gli enti che assicurano qualità dei servizi offerti e assetti finanziari positivi.

Con riferimento ai **meccanismi sanzionatori**, il provvedimento istituisce, per le regioni assoggettate a un piano di rientro della spesa sanitaria, l'obbligo di redigere un "inventario di fine legislatura regionale", vale a dire un documento del Presidente della Giunta regionale, certificato dagli organi di controllo interno dell'ente, che in sostanza costituisce uno strumento di rendicontazione delle condizioni finanziarie della regione da pubblicare sul sito istituzionale della regione stessa almeno dieci giorni prima delle elezioni. Vengono inoltre elencate le condizioni al cui verificarsi si determina la fattispecie di "grave dissesto finanziario" riferito al **disavanzo sanitario**: il manifestarsi di tale fattispecie costituisce, precisa il provvedimento, grave violazione di legge e determina la rimozione del presidente della Giunta regionale per "fallimento del proprio mandato di amministrazione dell'ente Regione".

In relazione ai **meccanismi premiali**, inoltre, lo schema di decreto istituisce un sistema di premialità per gli enti "**virtuosi**" (regioni ed enti locali che abbiano rispettato il patto di stabilità interno), che si attiva qualora l'obiettivo programmatico assegnato all'ente sia stato raggiunto, consentendosi in tal caso all'ente interessato di ridurre nell'anno successivo l'obiettivo di saldo finanziario ad esso assegnato. Tale riduzione è determinata in base alla valutazione della posizione di ciascun ente rispetto ad un insieme di **indicatori economico-strutturali**: grado di rigidità strutturale dei bilanci e di autonomia finanziaria, risultati dell'attività finanziaria, livello dei servizi e della pressione fiscale.

In aggiunta ai sopra illustrati decreti legislativi, si rileva l'adozione del **decreto interministeriale 26 novembre 2010**¹⁸ in attuazione dell'articolo 22, comma 1, della citata legge n. 42/2009 in materia di perequazione infrastrutturale che prevede la disciplina, in sede di prima applicazione, di una **ricognizione** finalizzata al **recupero dei deficit infrastrutturali**, riguardante gli interventi operati per le strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, idrica, elettrica, di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali, nonché i servizi afferenti al trasporto pubblico locale ed il collegamento con le isole.

Il citato decreto interviene sulle modalità con cui effettuare la ricognizione infrastrutturale, prevedendo che venga effettuata confrontando, per ciascun settore di intervento, i **livelli di servizio offerti al 31 dicembre 2010** con i **corrispondenti standard di servizio misurati alla stessa data**. Il confronto dovrà avvenire avvalendosi di appropriati indicatori che misurano gli eventuali scostamenti sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Gli standard sono definiti sia a livello nazionale che comunitario. Il decreto specifica in particolare

¹⁸ Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 75 del 1° aprile 2011.

che per **infrastrutture** si intendono i **beni strumentali dotati della prevalente finalità di fornitura di servizi collettivi** a domanda individuale o aggregata rivolti alle famiglie e alle imprese ricadenti nei settori individuati, indipendentemente dalla natura proprietaria dei soggetti titolari dei diritti reali su tali beni. Per tale provvedimento non è stata prevista alcuna forma di esame del testo da parte del Parlamento.

Si segnalano, infine, le materie su cui è prevista l'adozione di nuovi decreti legislativi, vale a dire: la **nuova disciplina della TARSU/TIA** e dell'imposta comunale sui servizi; le **entrate e spese in conto capitale ordinarie** di regioni ed enti locali; la **disciplina** del nuovo ente locale di **Roma capitale**.

Gli aspetti sui quali si dovrebbe intervenire con elementi integrativi e/o correttivi dei decreti legislativi in vigore, invece, sono individuati in relazione alle seguenti questioni: completamento del **sistema perequativo** degli enti locali; **destinazione di risorse aggiuntive** e di interventi speciali; **clausola di salvaguardia** per gli enti locali e compartecipazione al gettito dell'IVA (ex D.Lgs. n. 23 del 2011); **fondi perequativi delle regioni** (ex art. 2 e 10 D.Lgs. n. 68 del 2011); funzionamento del **Fondo per lo sviluppo e la coesione** (ex D.Lgs. n. 88 del 2011); estensione a comuni e province delle regioni a statuto speciale della **raccolta dati statistici su costi e fabbisogni standard**.

1.4. Il contenzioso negli appalti pubblici (a cura dell'Autorità)

1.4.1. Il contenzioso nelle opere pubbliche

Il contenzioso nelle opere pubbliche assume particolare rilevanza sia per i maggiori costi che ne scaturiscono nella realizzazione delle opere sia per il prolungamento della durata dei lavori. La questione è stata più volte affrontata dal legislatore il quale è spesso intervenuto con apposite disposizioni normative con l'intento di risolvere, o quanto meno attenuare, il livello di contenzioso registrato. Il primo intervento teso a dirimere in tempi rapidi le liti oggetto di contenzioso in fase di gara risale, come noto, alla Legge Quadro sui lavori pubblici con cui è stato introdotto lo strumento dell'accordo bonario. Con l'emanazione del Codice dei Contratti Pubblici è stata poi inserita, come ulteriore possibilità di definizione del contenzioso in fase di esecuzione, la transazione, procedura largamente utilizzata nei contratti rientranti nella sfera di applicazione del Codice Civile.

Nell'ambito di applicazione del Codice dei Contratti Pubblici, l'arbitrato è uno strumento ampiamente adoperato dalle parti (Pubblica Amministrazione e operatori economici) per la risoluzione delle controversie e le disposizioni in materia sono state oggetto di interventi legislativi negli ultimi quattro anni, anche

sulla base della diffusa opinione secondo cui l'istituto dell'arbitrato viene utilizzato in maniera distorta, rivelandosi svantaggioso per la PA, la quale risulta soccombente nella quasi totalità dei casi. Infatti, nel 2007 era stata prevista l'abolizione dell'arbitrato, successivamente rinviata ed infine definitivamente esclusa a seguito di una riflessione più attenta ed approfondita, suffragata peraltro anche dai dati resi disponibili dalla Camera Arbitrale, che ne ha esplicitato aspetti ed effetti.

Infine, il legislatore è intervenuto sul contenzioso in fase di esecuzione nell'ambito del D. Lgs. 53/2010, con cui è stata recepita la "direttiva ricorsi", nonostante l'oggetto del recepimento non riguardasse il contenzioso in fase di esecuzione.

Come si è già avuto modo di rappresentare in occasione del precedente Rapporto redatto nell'anno 2010, le procedure di contenzioso attivate nel settore degli appalti pubblici riguardano sia la fase di affidamento del contratto sia quella di esecuzione dello stesso, caratterizzate da differenti finalità. Infatti, il contenzioso che sorge nel corso dell'affidamento mira al ripristino della corretta procedura di gara ed alla tutela della posizione giuridica dell'interesse legittimo vantata dai soggetti coinvolti, mentre il contenzioso che nasce nel corso dell'esecuzione dell'appalto ha per oggetto, nella maggioranza dei casi, il riconoscimento di oneri conseguenti ad una gestione non ottimale del contratto da parte della stazione appaltante ed è quello maggiormente significativo ai fini dell'analisi del mercato degli appalti pubblici.

Durante la fase di esecuzione dei contratti si verificano, tra gli altri, alcuni fenomeni rilevanti che spesso innescano il contenzioso tra imprese e stazioni appaltanti, vale a dire la sospensione dei lavori e la redazione di perizie di varianti. Queste fattispecie in taluni casi possono degenerare sino a causare, qualora i lavori non proseguano regolarmente, l'abbandono del cantiere con conseguente rescissione del contratto di appalto.

Il contenzioso in corso di esecuzione dell'appalto comporta di solito un maggior costo degli appalti ed una maggiore durata degli stessi. Per la soluzione delle controversie vengono, come noto, usualmente utilizzati l'accordo bonario e l'arbitrato.

In particolare, per evitare che all'appaltatore venga arrecato grave pregiudizio economico durante l'esecuzione dell'appalto a causa di una maggiore onerosità della prestazione, qualora l'ammontare delle richieste attivate con il contenzioso superi il 10% dell'importo contrattuale, la normativa prevede una soluzione accelerata della definizione delle controversie mediante l'accordo bonario. Qualora non si raggiungano i limiti per l'accordo bonario, la soluzione della controversia è demandata al giudice ordinario o ad una commissione arbitrale nel caso in cui nel contratto d'appalto sia stata inserita apposita clausola compromissoria.

Si evidenzia, tuttavia, che il contenzioso, sebbene non possa essere un pretesto dell'appaltatore per il blocco del cantiere, senza dubbio comporta un rallentamento dei lavori. Il blocco del cantiere si verifica certamente nei casi in cui si proceda alla rescissione del contratto per inadempimento dell'appaltatore.

1.4.2. I dati dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture sul contenzioso negli appalti di lavori

Le elaborazioni effettuate dall'Autorità per Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture (d'ora in avanti "Autorità") si riferiscono ai contratti di lavori conclusi e di importo superiore a 150.000 euro, comunicati all'Osservatorio dalle stazioni appaltanti nel periodo 2000 – 2009.

Dall'esame dei dati (Tabella 1) emerge che l'ammontare complessivo degli appalti conclusi con contenzioso è di euro 7.342.345.141 e che tale cifra, considerando la distribuzione degli appalti per classi di importo, è imputabile per il 37,2% ad appalti di importo superiore ai 15 milioni di euro, per il 22% ad appalti di importo compreso tra 5 e 15 milioni di euro, per il 28,7% ad appalti di importo compreso tra 1 e 5 milioni di euro.

Con riferimento invece alla numerosità degli appalti conclusi con contenzioso dalla tabella si desume che il maggior numero di appalti con contenzioso (n. 1.306) si riferisce ad appalti di importo compreso tra 150.000 e 500.000 euro a fronte degli 80 riferiti agli appalti nella classe di importo superiore a 15.000.000 di euro.

Tabella 1 - Appalti di lavori conclusi con contenzioso: numero e importo

Classe d'importo	Numero	%	Importo	%
> 150.000 € <= 500.000 €	1.306	40,0%	376.455.825	5,1%
> 500.000 € < =1.000.000 €	704	21,5%	513.761.044	7,0%
> 1.000.000 € <= 5.000.000 €	986	30,2%	2.106.822.976	28,7%
> 5.000.000 € <= 15.000.000 €	191	5,8%	1.614.822.925	22,0%
> 15.000.000 €	80	2,4%	2.730.482.371	37,2%
Totale	3.267	100%	7.342.345.141	100%

La Tabella 2 rileva dati analoghi a quelli riportati nella Tabella 1 con riferimento all'universo dei contratti conclusi nel periodo 2000 - 2009, indipendentemente dalla presenza o meno di contenzioso.

Tabella 2 - Appalti di lavori conclusi complessivi: numero e importo

Classe d'importo	Numero	%	Importo	%
> 150.000 € <= 500.000 €	55.982	73,1%	14.923.608.162	27,1%

> 500.000 € <= 1.000.000 €	12.127	15,8%	8.384.690.129	15,2%
> 1.000.000 € <= 5.000.000 €	7.743	10,1%	14.551.800.059	26,5%
> 5.000.000 € <= 15.000.000 €	543	0,7%	4.184.277.669	7,6%
> 15.000.000 €	165	0,2%	12.968.538.245	23,6%
Totale	76.560	100%	55.012.914.263	100%

I dati riportati nella Tabella 3 mostrano l'incidenza in termini di numero e di importo degli appalti conclusi con contenzioso rispetto al totale degli appalti conclusi nel periodo 2000 – 2009.

Tabella 3 – Incidenza contenzioso: numero e importo

Classe d'importo	Numero	Importo
> 150.000 € <= 500.000 €	2,3%	2,5%
> 500.000 € <= 1.000.000 €	5,8%	6,1%
> 1.000.000 € <= 5.000.000 €	12,7%	14,5%
> 5.000.000 € <= 15.000.000 €	35,2%	38,6%
> 15.000.000 €	48,5%	21,1%
Media	4,3%	13,3%

La Tabella 4 mostra i valori medi del coefficiente di scostamento dei tempi di esecuzione rispetto ai tempi inizialmente previsti¹⁹.

Nel totale degli appalti conclusi si registra un prolungamento dei tempi di esecuzione dell'89% a fronte del prolungamento del 110% negli appalti conclusi con contenzioso. Ciò evidenzia uno scostamento della durata degli appalti con contenzioso maggiore di oltre 20 punti percentuali rispetto alla media nazionale di tutti gli appalti (con o senza contenzioso).

Tabella 4 – Coefficiente di scostamento dei tempi di esecuzione - valore medio

Classe d'importo	Appalti con contenzioso	Appalti totale
> 150.000 € <= 500.000 €	119%	91%
> 500.000 € <= 1.000.000 €	103%	82%
> 5.000.000 € <= 15.000.000 €	111%	80%
> 1.000.000 € <= 5.000.000 €	78%	69%
> 15.000.000 €	63%	86%
Media complessiva	110%	89%

¹⁹ (tempo effettivo – tempo previsto) / tempo previsto.

La tabella 5 riporta i dati relativi agli appalti conclusi, con e senza contenzioso, suddivisi per ambito regionale.

Tabella 5 – Distribuzione per Regione

Regione	Appalti conclusi	Appalti con contenzioso	Incidenza
Piemonte	6.766	131	1,9%
Valle d'Aosta	1.309	112	8,6%
Lombardia	12.658	451	3,6%
Trentino Alto Adige	3.972	120	3,0%
Veneto	4.541	183	4,0%
Friuli-Venezia Giulia	4.034	147	3,6%
Liguria	2.521	168	6,7%
Emilia-Romagna	6.126	291	4,7%
Toscana	5.141	217	4,2%
Umbria	2.166	97	4,5%
Marche	3.962	195	4,9%
Lazio	3.462	159	4,6%
Abruzzo	2.130	117	5,5%
Molise	780	28	3,6%
Campania	4.630	166	3,6%
Puglia	3.142	197	6,3%
Basilicata	229	6	2,8%
Calabria	1.249	92	7,4%
Sicilia	4.229	190	4,5%
Sardegna	3.513	199	5,7%
Totale	76.560	3.267	4,3%

La Tabella 6 riporta la distribuzione del contenzioso negli appalti conclusi per tipologia di stazione appaltante.

Tabella 6 - Distribuzione e incidenza del contenzioso per tipologia di stazione appaltante

Tipologia di stazione appaltante	Appalti conclusi	Appalti con contenzioso	Incidenza
Amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo	4.156	126	3,0%
Enti pubblici e altri organismi di diritto pubblico	8.304	750	9,0%
Enti per l'edilizia residenziale pubblica	2.102	158	7,5%

Regioni e comunità montane	3.001	103	3,4%
Province	10.610	278	2,6%
Comuni	38.851	1.344	3,5%
Aziende del Servizio Sanitario Nazionale	2.262	133	5,9%
Altri enti	5.808	326	5,6%
n.c.	1.466	49	3,4%
Totale	76.560	3.267	4,3%

La Tabella 7 riporta i dati relativi alla distribuzione del contenzioso per categoria di opera.

Tabella 7 - Distribuzione e incidenza del contenzioso per categoria d'opera

Categoria di opere	Appalti conclusi	Appalti con contenzioso	Incidenza
Strade	25.015	1.047	4,2%
Ferrovie	676	48	7,1%
Altre infrastrutture di trasporto	1.440	113	7,9%
Opere di protezione dell'ambiente, di difesa del suolo, risorse idriche	9.396	294	3,1%
Opere di urbanizzazione ed altro	4.987	154	3,1%
Infrastrutture del settore energetico	624	21	3,4%
Telecomunicazioni e tecnologie informatiche	154	2	1,4%
Infrastrutture per l'agricoltura e la pesca	540	33	6,0%
Infrastrutture per attività industriali, artigianato, commercio, annona	1.088	61	5,6%
Edilizia sociale e scolastica	9.885	472	4,8%
Edilizia abitativa	2.618	186	7,1%
Beni culturali	3.893	123	3,2%
Sport, spettacolo, turismo	4.070	193	4,7%
Edilizia sanitaria	2.510	158	6,3%
Altra edilizia pubblica	8.627	320	3,7%
Altre infrastrutture pubbliche	827	30	3,7%
n.c.	208	11	5,1%
Totale	76.560	3.267	4,3%

Infine si rappresenta che la percentuale di rescissioni registrate sul totale di appalti conclusi è dell'1,38% a fronte del 5,65% delle rescissioni registrate negli appalti conclusi con contenzioso.

Gli appalti oggetto di contenzioso portano ad un incremento del costo delle opere rispetto alla previsione iniziale di costo. I dati del contenzioso arbitrale hanno mostrato un andamento non costante del maggior costo delle opere per effetto del contenzioso. Infatti, mentre nel periodo 2002 - 2005 l'insorgere di liti ha provocato negli appalti maggiori costi per circa il 30%, nel periodo 2007 - 2009 tale percentuale media si è ridotta al 18%. In dettaglio, i dati mostrano che nell'anno 2007 il maggior costo degli appalti per effetto del contenzioso arbitrale era del 12,83%, nel 2008 era del 26,11%, nel 2009 la medesima percentuale si è ridotta al 13,14%. Le ultime elaborazioni effettuate dall'Autorità e presentate in occasione della Relazione annuale al Parlamento per l'anno 2010 evidenziano nuovamente una crescita di tale incidenza che raggiunge la soglia del 22,6%, mostrando un andamento altalenante nel tempo.

1.4.3 Il contenzioso nelle opere rientranti nella “legge obiettivo”

Analisi analoghe a quelle svolte per tutti gli appalti attivati sul territorio nazionale sono state svolte dall'Autorità per esaminare, in dettaglio, il fenomeno del contenzioso nei lavori relativi alla costruzione delle opere rientranti nella “legge obiettivo”.

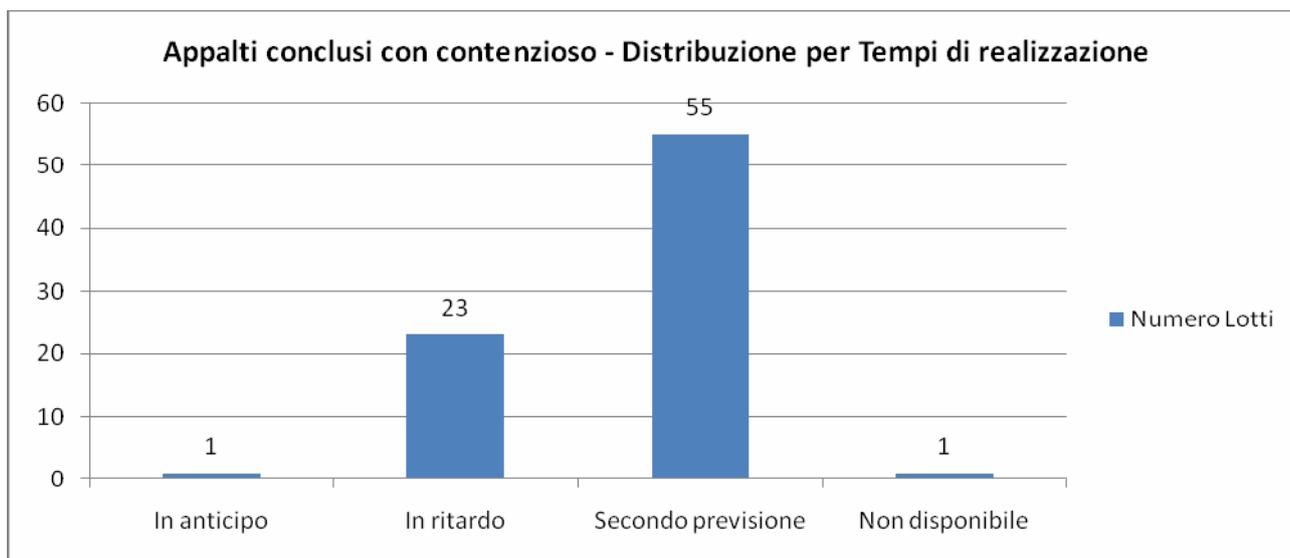
È opportuno preliminarmente ricordare che gli aspetti di maggior rilievo disciplinati dalla legge in questione attengono alla semplificazione delle procedure delle due principali fasi dell'iter realizzativo delle opere pubbliche, vale a dire la progettazione-autorizzazione e la realizzazione con la finalità di ridurre le lungaggini delle procedure ordinarie consentendo la realizzazione delle opere di notevole interesse in tempi ragionevoli. Infatti, normalmente la fase del procedimento autorizzatorio (Valutazione di Impatto Ambientale) richiede tempi molto lunghi a causa delle resistenze delle autorità e delle popolazioni locali che perseguono finalità diverse dagli interessi strategici a livello nazionale. Anche la fase esecutiva è molto spesso caratterizzata nel procedimento ordinario da una dilatazione dei tempi di realizzazione dovuta alla frequente presenza di contenziosi con l'impresa appaltatrice dei lavori ed alle sospensioni per adeguamenti progettuali.

Le semplificazioni introdotte dalla “legge obiettivo” sono indirizzate proprio a rimuovere tali criticità: è stata semplificata l'ordinaria procedura di valutazione di impatto ambientale ed è stata prevista una nuova modalità di esecuzione dell'opera pubblica mediante un soggetto denominato Contraente Generale che ha il compito di realizzare i lavori con qualsiasi mezzo, oltre ad essere responsabile della progettazione definitiva/esecutiva e dei numerosi adempimenti di carattere amministrativo (come ad esempio le espropriazioni) tipici della Pubblica Amministrazione.

In tale contesto, si è ritenuto opportuno esaminare le informazioni disponibili, procedendo con la elaborazione dei dati distintamente per gli appalti conclusi, ossia per le opere già terminate per le quali i dati comunicati dai R.U.P. possono considerarsi definitivi, e per gli appalti attualmente in corso, le cui informazioni sono parziali e suscettibili di essere modificate e/o integrate sino al momento della conclusione dei lavori.

Un primo elemento di interesse si desume dal dato quantitativo riferito alla frequenza del contenzioso nella totalità degli appalti: infatti, vi è stato contenzioso in 80 dei complessivi 160 interventi conclusi ed in 28 dei complessivi 103 interventi in corso (ossia in $\frac{1}{4}$ degli appalti) sono state attivate procedure di contenzioso.

Per quanto riguarda gli appalti conclusi, il grafico che segue evidenzia che il numero degli interventi i cui lavori si sono conclusi in ritardo rispetto ai tempi inizialmente previsti dal cronoprogramma è di 23 su 80, corrispondente ad una percentuale del 30% circa. Confrontando tale informazione con quanto emerso dall'esame degli appalti in corso, emerge quindi che l'elevata percentuale dei ritardi registrata durante la realizzazione dei lavori (73%) si riduce notevolmente (30%) quando i lavori vengono conclusi.



Relativamente ai costi necessari per la realizzazione degli interventi rientranti nella “legge obiettivo” allo stato conclusi, la tabella 8 mostra che il costo complessivo inizialmente previsto per la realizzazione delle opere, pari ad € 3.226.055.862, aumenta del 33% al momento della conclusione dei lavori per effetto sia del contenzioso che delle varianti. In particolare, il maggior costo prodotto dalla presenza di contenzioso negli appalti conclusi è pari al 22%, mentre quello scaturito dalla presenza di varianti è dell’11%.

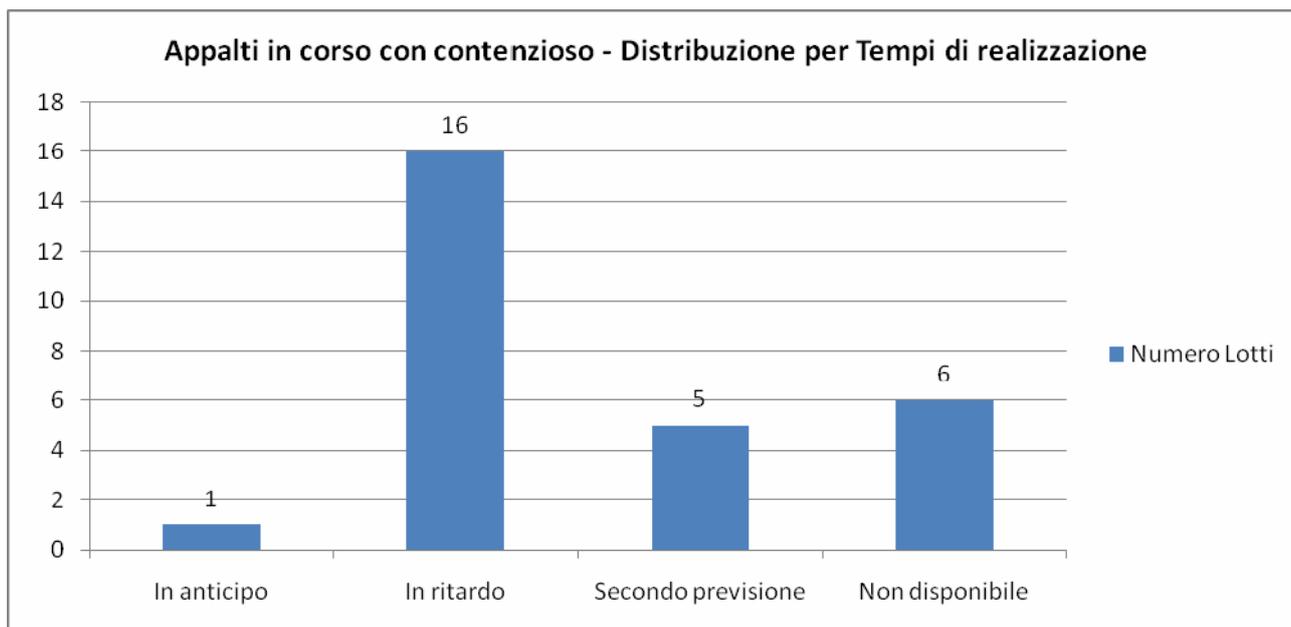
Tabella 8 - Appalti conclusi con contenzioso - Rilevazione maggiori costi

Numero Interventi	Numero Totale Riserve Definite	Importo Totale Riserve Definite	Costo Complessivo	% maggior costo finale rispetto a previsione iniziale	% maggior costo causato da Contenzioso	% maggior costo causato da Varianti
80	1.298	695.351.593	4.290.654.296	33%	22%	11%

Dal confronto dei dati relativi al contenzioso delle opere rientranti nella “legge obiettivo” con quelli analoghi registrati per la globalità degli appalti attivati sull’intero territorio nazionale rilevati annualmente dall’Autorità, si riscontra una sostanziale omogeneità. Infatti, come già riportato nella Relazione annuale al Parlamento, il maggior costo dovuto alle varianti rilevato nelle opere oggetto di monitoraggio pari all’11% risulta in linea con l’aumento medio di costo del 10,2% scaturito da variazioni progettuali poi confluite in varianti registrato nel periodo 2000 – 2007 con riferimento alla totalità degli appalti.

Anche per quanto concerne il maggior costo imputabile alla presenza di contenzioso negli appalti delle opere rientranti nella “legge obiettivo”, pari al 22%, si registrano risultati simili a quelli medi nazionali. Infatti, come già accennato nel paragrafo 1.4.2., il maggior costo medio degli appalti pubblici nell’anno 2010 è stato del 22,6%.

Relativamente agli appalti in corso in cui si è verificata la presenza di contenzioso, il grafico seguente evidenzia i ritardi rilevati ad oggi nella realizzazione dei lavori rispetto all’iniziale cronoprogramma delle attività. Si desume, in particolare, che soltanto in 5 degli appalti in corso non si registrano ritardi nonostante risultino attivate procedure di contenzioso mentre quasi nel 73% dei casi si è registrato un prolungamento dei tempi di realizzazione dei lavori, presumibilmente attribuibile anche alla presenza di contenzioso.



Con riferimento ai costi necessari per la realizzazione degli interventi rientranti nella “legge obiettivo” attualmente in corso, la tabella 9 mostra che a fronte del costo complessivo inizialmente previsto in € 5.933.196.802, si registra ad oggi uno scostamento positivo pari all’11% con una incidenza del 4% dei maggiori costi dovuta alla presenza di contenzioso e del 7% dovuta a modifiche progettuali confluite poi in varianti.

Tabella 9 - Appalti in corso con contenzioso - Rilevazione maggiori costi

Numero Interventi	Numero Totale Riserve Definite	Importo Totale Riserve Definite	Costo Complessivo da ultima previsione	% maggior costo finale rispetto a previsione iniziale	% maggior costo causato da Contenzioso	% maggior costo causato da Varianti
28	255	256.772.033	6.585.078.662	11%	4%	7%

1.4.4 Focus sulla Strada Statale Jonica 106

La recente indagine svolta dall’Autorità sui lavori di realizzazione della Strada Statale 106 “Jonica” contiene interessanti argomenti per l’approfondimento di talune criticità che possono riscontrarsi nella realizzazione delle opere ricadenti nell’ambito di applicazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443.

L’opera in questione collega Reggio Calabria a Taranto per una lunghezza complessiva di 491 chilometri, di cui 39 nella Regione Puglia, 37 nella Regione Basilicata e 415 nella Regione Calabria ed è inserita nel 1° Programma delle

Lo stato

Infrastrutture Strategiche di Preminente Interesse Nazionale (Delibera CIPE n. 121/2001).

Ad oggi risultano completati i lavori del tratto ubicato nella Regione Basilicata e quasi terminati quelli rientranti nella Regione Puglia. Del tratto ricadente nella Regione Calabria sono stati eseguiti 12 km tramite l'ampliamento a quattro corsie, mentre per la restante parte è stato previsto l'adeguamento attraverso 12 Megalotti ed ulteriori interventi minori, il cui importo complessivo ammonta a 16.327 milioni di Euro. Sino al mese di luglio 2010 lo stato di avanzamento dei lavori corrispondeva, in termini economici, al 3,15% del totale.

Rispetto alle previsioni iniziali, si è registrata una dilatazione della tempistica procedimentale a causa dei tempi necessari per l'acquisizione di pareri ed autorizzazioni. Il protrarsi della durata dei lavori, invece, scaturisce da alcune criticità emerse in corso d'opera, essenzialmente connesse ad interferenze con opere esistenti, a problemi archeologici e ad aspetti geologici.

L'Autorità ha accertato che non sono stati utilizzati tutti gli strumenti normativi vigenti al momento dell'affidamento dell'opera, strumenti che avrebbero potuto consentire una maggiore celerità nell'esecuzione. Peraltro, l'Autorità ha rilevato anche che la lentezza del procedimento si pone in contrasto con la *ratio* del complesso normativo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici volto alla semplificazione delle procedure mediante la figura del Contraente Generale.

In particolare, l'obbligazione di risultato posta in capo al Contraente Generale, inteso come soggetto che deve garantire la "esecuzione con qualsiasi mezzo di un'opera rispondente alle esigenze specificate dal soggetto attuatore", viene controbilanciata da un'ampia libertà di forme nella realizzazione dell'opera e da termini e modalità acceleratorie per la redazione dei progetti e per l'acquisizione di autorizzazioni e pareri, con particolare attenzione alla localizzazione delle opere e alla compatibilità ambientale.

L'attuale normativa prevede procedure con modalità e termini stringenti per la redazione della progettazione preliminare, per la verifica della compatibilità ambientale e la localizzazione dell'opera, nonché la possibilità di anticipare alla fase della progettazione preliminare l'espletamento di verifiche e l'acquisizione di pareri.

Per quanto riguarda il protrarsi dei tempi in fase esecutiva, l'Autorità ha osservato che la normativa in materia di infrastrutture strategiche fornisce prescrizioni finalizzate ad evitarne l'eccessiva dilatazione, ad esempio attraverso la previsione di specifiche procedure per l'individuazione e la risoluzione delle interferenze per quanto attiene alle problematiche di ordine archeologico e geologico e attraverso la previsione di precisi termini di svolgimento preventivo delle relative attività di indagine e verifica.

Nel caso in questione, oltre alla mancata utilizzazione degli strumenti indicati, è stata rilevata la carenza di una puntuale programmazione dell'intera opera,

ossia l'assenza di un cronoprogramma sui tempi di progettazione, approvazione e realizzazione dell'opera, utile per la rimozione di eventuali criticità al fine di una rapida realizzazione della infrastruttura.

Le problematiche sin qui descritte in termini generali sono state riscontrate anche nella specifica indagine condotta dall'Autorità relativamente al Megalotto 2 della S.S. Jonica, ossia il tratto di strada compreso tra lo svincolo di Squillace (Km 178+350) e lo svincolo di Simeri Crichi (Km 191+500), i lavori di prolungamento della SS 280 "Dei Due Mari" dallo svincolo di San Sinato allo svincolo di Germaneto, appaltato per un importo complessivo di 740 milioni di Euro.

Il progetto definitivo è stato approvato il 21 aprile 2004 e l'appalto è stato aggiudicato il 22 aprile 2005 al Contraente Generale "A.T.I. Astaldi S.p.A./Ing. Nino Ferrari S.r.l." per un importo di € 480.237.535,04.

Il progetto esecutivo è stato approvato dall'ANAS il 16 novembre 2006 per un importo complessivo di € 652.361.491,34, di cui € 498.428.062,43 per lavori. È stato quindi rilevato un incremento di spesa per i lavori rispetto al progetto definitivo di circa 18 milioni di Euro ed un differimento dei termini contrattuali di 130 giorni.

Il ritardo è stato imputato all'esigenza di eseguire indagini geognostiche integrative che hanno evidenziato problematiche talora differenti da quelle identificate in sede di progettazione definitiva, rendendo necessari anche incrementi economici e temporali rispetto al progetto posto a base di gara. Alcune delle integrazioni progettuali apportate sono state, inoltre, determinate dalla necessità di adeguare il procedimento alle prescrizioni del Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Ad oggi, il lotto presenta uno stato di avanzamento dei lavori del 78% corrispondente ad un importo di € 401.598.839,31 e si stima, a seguito di perizia di variante e di accordo bonario, uno slittamento della conclusione dei lavori di quasi due anni e mezzo (dal 18 gennaio 2010 al 31 maggio 2012).

Vi è da precisare che successivamente alla consegna dei lavori, avvenuta il 14 febbraio 2007, sono emerse criticità che hanno dilatato i tempi ed i costi dell'opera, comportando l'esigenza di introdurre varianti e determinando richieste risarcitorie da parte del Contraente Generale. Tali criticità sono riconducibili, anche in questo caso, alla mancata risoluzione di interferenze, a problemi di natura archeologica ed a sorpresa geologica.

Tali problematiche hanno comportato in corso d'opera due perizie di variante tecnica suppletiva. Per effetto della prima perizia di variante, di importo aggiuntivo complessivo di circa 29 milioni di euro, sono state trasferite al Contraente Generale alcune attività di monitoraggio ambientale in corso d'opera e le indagini archeologiche integrative ed addizionali. La seconda perizia di variante, attinente principalmente agli aspetti geologici, si è resa necessaria per adottare soluzioni alternative, rispetto alle linee guida del progetto originario, per

l'avanzamento in galleria, a causa di variazioni locali ed imprevedibili di parametri geotecnici caratterizzanti l'ammasso.

Durante l'esecuzione dei lavori, il Contraente Generale ha iscritto negli atti contabili fino al 9° Stato Avanzamento Lavori (SAL) n. 46 riserve, chiedendo il ristoro di maggiori oneri per un totale di circa 340 milioni di Euro, cifra che supera addirittura l'importo della produzione programmata per il medesimo periodo di tempo. Le richieste di maggiore rilevanza sono dovute principalmente all'andamento anomalo della commessa, ad oneri da Contraente Generale, a maggiore onerosità delle lavorazioni, ad aumento eccezionale dei costi e ad imprevisti geologici. L'Autorità ha evidenziato che soltanto la riserva n. 2, pari a 231 milioni di Euro, attinente all'andamento anomalo della commessa, ha assorbito oltre il 68% delle richieste economiche avanzate. Le riserve sono state definite il 3 maggio 2010 con Accordo Bonario, che ha comportato il riconoscimento al Contraente Generale dell'importo complessivo € 47.456.654,03.

Le modalità con cui sono state avanzate ed esaminate le riserve sono state sostanzialmente simili a quelle di un appalto ordinario, invece l'affidamento a Contraente Generale dovrebbe presupporre valutazioni particolari, stante la più ampia libertà e responsabilità organizzativa posta in capo al Contraente stesso rispetto a quella di un appalto tradizionale. I maggiori oneri dovrebbero quindi derivare esclusivamente da circostanze del tutto imprevedibili, tali da non consentire una riprogrammazione delle attività, ed il calcolo dei maggiori tempi dovrebbe essere limitato a quelli strettamente necessari per consentire l'attivazione di adeguati correttivi nell'impiego delle risorse e non con riferimento all'intera durata dell'impedimento. Inoltre, è evidente come debbano essere evitate valutazioni del tutto teoriche, sulla base di dati tabellari circa l'impiego di manodopera e mezzi. Al contrario, si rende necessario il riferimento a dati concreti e documentati circa le risorse effettivamente impiegate dal Contraente Generale, un attento controllo sulla stretta attinenza tra circostanze imprevedibili verificatesi in corso d'opera e impedimenti lamentati, una verifica dell'adeguatezza e tempestività delle misure intraprese dal Contraente Generale volta al superamento di circostanze impeditive o all'utilizzo maggiormente efficace di manodopera e mezzi.

E' evidente, in assenza di tali controlli e verifiche, il rischio di imputazione al committente di oneri puramente teorici o connessi ad eventuali diseconomicità derivanti da carenze organizzative del Contraente Generale.

Alla luce delle risultanze dell'indagine avente ad oggetto la S.S. Jonica, l'Autorità ha ritenuto opportuno segnalare la necessità di prevedere, anche in relazione a futuri interventi, integrazioni e modifiche nei documenti di gara e contrattuali finalizzati ad una migliore identificazione dell'obbligo del Contraente Generale di far fronte ad eventuali criticità che dovessero emergere nel corso

della realizzazione dell'intervento, anche con adeguate revisioni del programma dei lavori e dell'organizzazione del cantiere, senza ulteriori richieste economiche.

1.5 Conclusioni

Come si evince dall'illustrazione delle attività di monitoraggio previste dalla "legge obiettivo" e, più in generale, dalla normativa sugli appalti pubblici, il sistema informativo, suscettibile di ulteriori evoluzioni, ha raggiunto un livello qualitativo dei dati e di integrazione con gli altri sistemi presenti nella pubblica amministrazione tale da consentire un quadro informativo sostanzialmente completo ed aggiornato. L'attribuzione ai R.U.P. delle attività di immissione dati direttamente nel sistema informativo consente di disporre in tempo reale di tutta la documentazione necessaria ad un monitoraggio tempestivo.

In tale quadro si inserisce il **presente Rapporto** che, sulla base delle delibere CIPE e delle altre fonti pubbliche, **ricostruisce lo stato di attuazione del PIS** da diversi punti di vista, analizzandone l'andamento e la rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari e verificandone lo sviluppo nel tempo, sia nel complesso che, più specificamente, per le opere oggetto di delibera Cipe.

In particolare, la collaborazione intrapresa con **l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici**, oltre a garantire l'ufficialità dei dati acquisiti dal Rapporto, consente di delineare in tempi rapidi una rappresentazione puntuale sia delle opere in fase di progettazione sia di quelle in fase di esecuzione.

Analoghe forme di **collaborazione e scambio di informazioni** andrebbero avviate con le altre Amministrazioni coinvolte nel processo di approvazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche, anche a livello regionale.

Per quanto riguarda la localizzazione regionale delle infrastrutture, infatti, il Rapporto, per il secondo anno consecutivo, affianca, in **via sperimentale**, alle informazioni quantitative una valutazione delle opere strategiche rispetto al contesto territoriale attraverso **un'analisi delle specificità regionali** basata sulla lettura di un **articolato set di indicatori**. Tale modello può costituire un valido supporto nella valutazione dei fabbisogni infrastrutturali e nell'eventuale ridefinizione del fabbisogno finanziario, in considerazione di quanto previsto dagli articoli 16 e 22 della legge n. 42 del 2009 inclusa l'individuazione di indicatori infrastrutturali e di servizio connessi al Programma delle infrastrutture strategiche.

Un **flusso condiviso di dati**, con particolare riferimento alla disponibilità e all'allocazione delle risorse finanziarie, permetterebbe al Parlamento, nella fase di valutazione e definizione delle priorità che il Programma deve seguire, di avere a disposizione un **patrimonio di informazioni** tale da consentire una **equilibrata**

composizione delle esigenze infrastrutturali del territorio. Ciò anche al fine di garantire la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti in conto capitale destinati alla realizzazione di opere pubbliche, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 30 della legge n. 196 del 2009 e in considerazione delle recenti disposizioni relative alla revoca dei finanziamenti.

CAPITOLO SECONDO

EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA E SCENARI DI RIFERIMENTO

2.1. Il Programma delle infrastrutture strategiche al 30 aprile 2011

2.1.1. Un quadro d'insieme

Al 30 aprile 2011, alla scadenza del sesto monitoraggio del Programma delle Infrastrutture Strategiche, sono state individuate **390 opere**²⁰ alle quali corrisponde un **costo complessivo per la loro realizzazione di oltre 367 miliardi di euro**. Tali opere sono riconducibili a 24 famiglie di infrastrutture denominate "macro opere".

Il costo è riferito all'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) monitorato ad aprile 2010²¹ integrato con i nuovi inserimenti di cui agli allegati alla Decisione di Finanza Pubblica (DFP) 2011-2013 e al Documento di economia e finanza (DEF) 2012-2014.

In particolare, il valore aggiornato dei progetti monitorati al 30 Aprile 2010 è pari a 365 miliardi di euro; il valore effettivo riconducibile ai nuovi inserimenti di cui agli allegati alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012 è di poco più di 2 miliardi.

In particolare, i **nuovi inserimenti** di cui alla Tabella 1 dell'**8° Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013**, approvato dalla Conferenza Unificata delle Regioni e Province Autonome in data 4 Novembre 2010 e dal CIPE il 18 novembre 2010 con delibera n. 81/2010, sono relativi a **23 progetti**, tra opere, interventi e sottointerventi individuati rispetto alla struttura del Programma di cui alla delibera CIPE 121/2001 e successivi aggiornamenti, del **costo complessivo** presunto pari a **16,4 miliardi** dei quali 15,3 relativi a interventi già monitorati nel 2010, con un saldo di **1,1 miliardi per nuovi interventi effettivi**; i **nuovi inserimenti** di cui alla Tabella 1 del **9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014**, documento non ancora approvato dal CIPE, **sono solo 4, del costo**

²⁰ Per opera si intende il livello di intervento più alto, dopo la macro opera, rispetto alla struttura del Programma di cui alla delibera CIPE 121/2001, come aggiornata con la delibera 130/2006, i DPEF 2009-2013 (6° allegato) e 2010-2013 (7° allegato), la DFP 2011-2013 (8° allegato) e il DEF 2012-2014 (9° allegato).

²¹ Il costo è la somma di tutte le informazioni ufficiali relative al costo aggiornato di ogni opera inserita nell'allegato 1 alla delibera Cipe 121/2001, integrata con le opere/lotti funzionali inseriti negli allegati 2, 3 e 4 della stessa delibera, e comprende anche gli interventi inseriti ai soli fini dell'accelerazione delle procedure. L'elenco delle opere/lotti funzionali e il relativo costo è stato ulteriormente integrato e aggiornato con i progetti contenuti: nella delibera CIPE 3/2005 e negli allegati 1 e 2 alla delibera CIPE 130/2006; nelle Intese Generali Quadro tra il MIT e le Regioni o le Province Autonome interessate (compresi gli atti aggiuntivi); in tutti i DPEF a partire da quello 2003-2004; nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013; nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014.

presunto di 6,2 miliardi dei quali 1,2 per nuovi interventi effettivi, e riguardano tutti completamenti funzionali previsti dal redigendo Piano per il SUD di cui alla Delibera CIPE 1/2011.

Rispetto all'universo delle opere comprese nel PIS, alla fine di aprile 2011, **il valore delle opere/lotti deliberati dal CIPE**, ovvero con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati, è di **137 miliardi, pari al 37% del costo dell'intero programma**. La restante parte, pari a 230 miliardi, fa riferimento al costo di opere inserite nel programma ai soli fini procedurali, non pervenute in forma progettuale alla Struttura Tecnica di Missione (STM), istruite o in attesa di esserlo presso la STM, ovvero in preistruttoria al CIPE, nonché ad alcune infrastrutture non confermate negli ultimi due Allegati Infrastrutture ai documenti di economia e finanza ma presenti negli Allegati Infrastrutture e nelle note di aggiornamento di precedenti DPEF, negli allegati 2, 3 e 4 alla delibera CIPE 121/2001 e nelle Intese Generali Quadro e aggiornamenti sottoscritti prima di aprile 2010 (si rimanda alla *Tavola di raffronto* per conoscere i dettagli).

Per quanto riguarda il **numero delle opere**, come si evince dalla *Tavola di raffronto* nonché dalla corrispondente tabella con il costo per opera allegate al presente Rapporto, esso comprende tutte le opere monitorate nel 2010, che in alcuni casi sono state divise o riunite, nonché i nuovi inserimenti sopra presentati.

Si ricorda che è **un insieme diverso da quello richiamato nella tabella 1 del 9° allegato al DEF 2012-2014**, che fissa il valore del PIS in **237 miliardi di euro**, in quanto in esso non vengono computate alcune delle infrastrutture presenti nel 7° Allegato Infrastrutture, tra le opere della Tabella 14 (nuovi interventi programmati con le delibere CIPE del 6 marzo e del 26 giugno 2009) e della Scheda Regioni "Intese Generali Quadro e gli aggiornamenti", negli Allegati Infrastrutture e nelle note di aggiornamento di DPEF (ora DEF) antecedenti al 7°, negli allegati 2, 3 e 4 alla delibera CIPE 121/2001 e nelle Intese Generali Quadro e negli aggiornamenti sottoscritti prima di aprile 2010 .

Già nei precedenti Rapporti si è avuto modo di chiarire che il dato dei costi delle opere viene assunto – in questa parte del Rapporto - come mero dato indicativo, utile ai fini di una valutazione di massima delle dimensioni del PIS e di una comparazione fra le sue varie componenti.

Il 79% del costo dell'intero Programma come ricostruito nel 6° monitoraggio riguarda le infrastrutture **comprese nella Tabella 1**, Programma delle Infrastrutture Strategiche, aggiornamento aprile 2011, del 9° Allegato Infrastrutture al **DEF 2012-2014**. Il restante 21% riguarda invece alcune

infrastrutture non confermate negli ultimi due allegati ma presenti nel 7° Allegato al DPEF 2010-2013, negli allegati 2, 3 e 4 alla delibera CIPE 121/2001, negli Allegati Infrastrutture e nelle note collegate ai DPEF antecedenti al 7°, nelle Intese Generali Quadro e nel relativo aggiornamento sottoscritti prima di aprile 2010.

Di seguito viene presentato il quadro di dettaglio delle tipologie di interventi compresi nel Programma come ricostruito nel 6° monitoraggio .

Tabella 2.1.1. - LO SCENARIO DI RIFERIMENTO – Quadro di dettaglio dei costi delle opere comprese nel Programma come ricostruito nel 6° monitoraggio

	Costo (Meuro)	Composizione %
Interventi compresi nel 9° Allegato infrastrutture	289.346	78,7
Interventi deliberati dal CIPE	135.942	37,0
<i>di cui procedimenti interrotti (a)</i>	331	0,1
Nuovi inserimenti 9° Allegato infrastrutture (b)	6.225	1,7
<i>di cui già monitorati nel 2010</i>	4.976	1,4
Nuovi inserimenti 8° Allegato infrastrutture (b)	16.401	4,5
<i>di cui già monitorati nel 2010</i>	15.314	4,2
Altri interventi	130.778	35,6
Interventi non compresi nel 9° Allegato infrastrutture	78.111	21,3
Nuovi inserimenti 7° Allegato infrastrutture non confermati	12.214	3,3
<i>di cui</i>		
<i>interventi deliberati dal CIPE (Fondo Infrastrutture) (c)</i>	1.310	0,3
<i>altri interventi con risorse assegnate dal CIPE a valere sul Fondo Infrastrutture (d)</i>	574	0,2
<i>altri inserimenti 7° Allegato infrastrutture non confermati</i>	10.330	2,8
Interventi deliberati dal CIPE non confermati (e)	237	0,1
Altri interventi	65.660	17,9
TOTALE PROGRAMMA	367.458	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

(a) "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(b) Per i dettagli si rimanda alla tabella 2.1.2.

(c) Sono comprese le seguenti infrastrutture:

- Aeroporto di Vicenza (Scheda N.98);
- Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale (Scheda N.99);
- Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia (Scheda N.100);
- Tangenziale di Napoli collegamento costiero (Scheda N.114);
- Ferrovie sud-est nell'area di Bari - interventi di automazione dei passaggi a livello (Scheda N.117);
- Ferrovie sud-est nell'area di Bari - eliminazione dell'inquinamento acustico lungo le linee (Scheda N.118);
- Ferrovie sud-est nell'area di Bari - impianti di segnalamento e sicurezza (Scheda N.119);
- Ferrovie sud-est: elettrificazione della linea ferroviaria a 3 KV cc tra le progressive Km 77+780 e Km 112+630 (Scheda N.120);
- Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino (Scheda N.123);
- Interventi urgenti finalizzati al ripristino degli edifici pubblici nella città e nella provincia de L'Aquila (Scheda N.124);
- Programma stralcio per la parziale ricostruzione dell'Università de L'Aquila (Scheda N.125);
- Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia (Scheda N.126);
- Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma (Scheda N.182);

- Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009 (Scheda N.183);
- Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico (Scheda N.186);
- Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (Scheda N.187).

(d) Sono comprese le seguenti infrastrutture:

- Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare;
- Altri interventi del piano d'area emergenza in Abruzzo.

(e) Firenze - Parco della musica (Scheda N. 188).

Tabella 2.1.2. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO – Quadro di dettaglio dei costi delle opere comprese nel Programma come ricostruito nel 6° monitoraggio – I NUOVI INSERIMENTI DELL'8°/9° ALLEGATO INFRASTRUTTURE (a)

Allegato infrastr. di riferimento	Livello intervento	Nome intervento	Costo	Stato di attuaz.	Intervento già monitorato nel 2010
9°	I	Prolungamento della AV/AC a sud - Nuovo collegamento Palermo-Catania (Castelbuono-Catania)	4.976	SdF	si
9°	O	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica	745	ND	no
9°	I	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	450	ND	no
9°	O	Interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano	54	PP	no
8°	I	Completamento e raddoppio Napoli - Cancellò - Frasso Telesino - Apice -Orsara	4.730	PP	si
8°	I	(P) Completamento della A27 Alemagna e il collegamento con la A23	3.000	Proposte in PF	si
8°	I	(P) Sistema delle Tangenziali Venete nel tratto Verona, Vicenza, Padova e strada mediana di collegamento	2.230	Proposte in PF	si
8°	O	(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche (ex Altri interventi tra cui corso Marche)	1.708	PP	si
8°	O	SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento	665	PP	si
8°	O	Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi	634	Gara in corso	si
8°	I	(P) SS 47 "della Valsugana": ammodernamento tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi	600	Proposte in PF	si
8°	O	Traforo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves	516	ND	si
8°	I	(P) Collegamento tra l'A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo - Jesolo e Alvisopoli - Bibione	370	Proposte in PF	si
8°	O	(P) SS291 "della Nurra" - Bivio Olmedo - Alghero - Aeroporto di Fertilia	265	ND	si
8°	I	(P) SR 10 - Tratta in nuova sede Este (PD) - Legnago (VR)	210	SdF	si
8°	S	Terminal ferroviario di Isola della Scala	142	Proposte in PF	si
8°	O	Hub Portuale di Ravenna	108		si
8°	O	CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli	74	PD	si
8°	O	(P) Bologna - SFM metropolitano	62	PP	si
8°	O	Raccordo autostradale Siena - Firenze (Adeguamento e messa in sicurezza)	350	PP	no
8°	I	Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase	222	PP	no
8°	O	(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	217	SdF	no
8°	I	(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione RFI di Rho Fiera Milano e l'Aeroporto di Malpensa	128	PP	no
8°	O	Hub Interportuali - Augusta	85		no

8°	O	(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia	70	PP	no
8°	I	(P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini	16	PD	no
8°	O	(P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto	-		no

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

(a) Sono comprese tutte le infrastrutture classificate "nuovi inserimenti" nella tabella 1 dell'Allegato infrastrutture alla DFP 2011-2013 nonché nell'allegato 1 alla delibera CIPE 81/2010 e quelle classificate "completamenti funzionali previsti dal redigendo Piano per il SUD" nella tabella 1 dell'allegato infrastrutture al DEF 2012-2014.

ND= Non disponibile

LEGENDA Livello intervento: O= opera; I= intervento; S= sottointervento.

2.1.1.L'evoluzione del Programma nel 6° monitoraggio

Come indicano i dati contenuti nella tabella sottoriportata, **rispetto ad aprile 2010**, il **numero** delle opere, al netto delle divisioni e degli accorpamenti avvenuti successivamente ha comportato un aumento di **43 unità**, da 347 a 390, pari a una **crescita del 12%**.

Il **costo** del Programma risulta **incrementato complessivamente di 16,755 miliardi** (+4,8%), di cui 14,4 miliardi relativi all'avanzamento progettuale delle opere, all'aggiornamento dei prezzi nonché al reperimento di costi non disponibili in precedenza, e circa 2,3 miliardi riguardanti nuovi inserimenti effettivi.

Rispetto al primo monitoraggio (aprile 2004), l'incremento è stato di circa 134 miliardi di euro (+57%).

Tabella 2.1.3. – L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA - Numero e costi (1) delle opere strategiche - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente e rispetto al 2004- (Importi in Meuro)

Monitoraggio 30 Aprile	Numero opere		Costi			
	Valori assoluti	Valori assoluti	Variazioni assolute su anno precedente	Variazioni % anno precedente	Variazioni assolute 2004	Variazioni % 2004
2004	228	233.385	-	-	-	-
2005	238	263.108	29.723	12,7%	29.723	12,7%
2007	244	304.909	41.801	15,9%	71.524	30,6%
2009	274	314.232	9.323	3,1%	80.847	34,6%
2010	347	350.703	36.471	11,6%	117.318	50,3%
2011	390	367.458	16.755	4,8%	134.073	57,4%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

(1) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001, 130/2006 e nella Tabella 1 degli Allegati Infrastrutture alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014 in quanto i costi indicati in tali documenti non tengono conto del costo di tutti i progetti compresi nel Programma delle Infrastrutture strategiche come ricostruito nei cinque monitoraggi.

L'**incremento del numero** delle opere rispetto al monitoraggio 2010 è dovuto ai **nuovi inserimenti** (7 nuove opere effettive) e a **divisioni e accorpamenti di opere** monitorate un anno fa (36 nuove opere). In questo secondo caso le principali variazioni hanno riguardato il cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni dell'Allegato

Infrastrutture al DPEF 2010-2013, ed in particolare della tabella 14 (nuovi interventi programmati con le delibere CIPE del 6 marzo e del 26 giugno 2009) e della Scheda Regioni "Intese Generali Quadro e gli aggiornamenti".

Per l'**aggiornamento dei progetti** coinvolti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, si è proceduto, dal punto di vista **metodologico**²², prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel Volume *Tabelle sullo stato degli interventi* del quinto Rapporto del 2010.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute negli Allegati infrastrutture alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014, nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi²³, nelle audizioni presso la Commissione VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati e presso la 8^a Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato, nel Contratto di Programma RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre 2010.

Si è altresì provveduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT), nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, Regioni, Comuni, aziende speciali.

Inoltre, a partire da questo Rapporto, l'analisi delle opere deliberate si arricchisce di un approfondimento specifico relativo ad una dimensione di maggiore dettaglio sia rispetto allo stato di attuazione che per quanto riguarda alcuni specifici aspetti dell'iter di realizzazione di un'opera pubblica. Tale analisi è stata resa possibile grazie alla **realizzazione di un vero e proprio sistema informativo** e alla **collaborazione con l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici**, attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) ai sensi dell'articolo 7, commi 8 e 9, del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163) e aggiornate al 31 Maggio 2011.

Le **tabelle** di seguito riportate permettono di conoscere le principali variazioni che hanno portato al **nuovo scenario di riferimento**.

Per ogni macro opera è stata definita l'evoluzione dei costi, evidenziando anche le variazioni avvenute rispetto al Rapporto precedente.

²² Per ulteriori informazioni sulla metodologia adottata nei Rapporti precedenti si rimanda alla nota metodologica allegata.

²³ Si segnala che le schede opera contengono una sezione dedicata alle fonti specifiche di ciascuna opera (Normativa e documentazione di riferimento). Tale sezione non riporta le fonti di riferimento comuni (legge obiettivo, leggi finanziarie, delibere Cipe di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS, Allegato Infrastrutture ai DPEF, alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014) che vengono citati nelle schede, così come le Intese Generali Quadro, qualora di particolare rilievo ai fini della ricostruzione dello stato di avanzamento.

Tabella 2.1.4. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: numero delle opere per macro opera –
Confronto tra monitoraggi

MACRO OPERA			30 Aprile							Variazioni 2011/2010*
2001	2011	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010	2011		
1	1	Sistema valichi	4	4	5	5	4	4	Eliminata l'opera denominata "Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009)". Tale voce risulta confluita nell'opera "Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona". Acquisizione degli interventi: "Asse ferroviario Fortezza - Verona" dal Corridoio plurimodale tirreno-brennero; "Terminal ferroviario di Isola della Scala", Nuovo inserimento 8° Allegato Infrastrutture, già monitorato nel 2010, tra gli interventi della macro opera "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali".	
2	2	Corridoio plurimodale padano	22	25	21	19	22	24	2 nuove opere (nuovi inserimenti 8° allegato infrastrutture). Acquisizione dei seguenti interventi: "Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano) " dal Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa; "Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" dai Sistemi Urbani; Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture"(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione RFI di Rho Fiera Milano e l'Aeroporto di Malpensa"; Nuovo inserimento 8 Allegato Infrastrutture "nuova funivia Pontal di Entrèves". Trasferimento dell'intervento "(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche", Nuovo inserimento 8° Allegato Infrastrutture, già monitorato nel 2010, tra le opere dei Sistemi Urbani.	
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	2	3	2	2	3	2	Trasferimento dell'opera "Asse ferroviario Fortezza - Verona" tra gli interventi del Sistema valichi.	
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	19	18	19	19	27	31	4 nuove opere (cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013)	

Segue

Segue **Tabella 2.1.4. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: numero delle opere per macro opera** – Confronto tra monitoraggi

MACRO OPERA			30 Aprile						Variazioni 2011/2010*
2001	2011	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010	2011	
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	11	12	11	13	13	18	5 nuove opere (cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013). Trasferimento dell'opera denominata "Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi", nuovo inserimento dell'8° Allegato Infrastrutture già monitorato nel 2010, tra le opere del corridoio plurimodale Dorsale Centrale.
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	8	9	9	9	11	13	2 nuove opere (acquisizione dell'opera denominata "Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi", nuovo inserimento dell'8° Allegato Infrastrutture già monitorato nel 2010 tra le opere del corridoio plurimodale adriatico; cambi di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013). Trasferimento dell'opera "Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre" tra le opere del Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica.
7	7	Mo.S.E.	2	2	2	2	2	2	Nessuna variazione
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	2	2	2	2	3	2	Trasferimento delle opere: "Opere connesse al Ponte sponda calabra - Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello" e "Opere connesse al Ponte sponda siciliana - Stazione di Messina" tra gli interventi dell'"Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania ". 1 nuova opera su indicazione dell'8° Allegato infrastrutture, non identificata dallo stesso come nuovo inserimento.
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	20	23	25	21	25	33	8 nuove opere di cui: 1 nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture; 1 nuovo inserimento 9° allegato infrastrutture; acquisizione dell'opera "Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre dal Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale". Le restanti 5 opere sono il risultato del cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7: Allegato al DPEF 2010-2013.

Segue

Segue Tabella 2.1.4. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: numero delle opere per macro opera – Confronto tra monitoraggi

MACRO OPERA			30 Aprile						Variazioni 2011/2010*
2001	2011	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010	2011	
10	10	Sistemi urbani	35	29	30	31	41	44	3 nuove opere di cui 2 nuovi inserimenti 8° allegato infrastrutture, già monitorati nel 2010 con il livello di intervento. La restante opera è il risultato del cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013. Trasferimento dell'opera "Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" tra le opere del Corridoio Plurimodale Padano.
11	11	Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	8	2	2	2	3	17	14 nuove opere di cui: 2 nuovi inserimenti 8° Allegato Infrastrutture, già monitorati nel 2010 con il livello di intervento; 1 nuovo inserimento 9° Allegato Infrastrutture; 11 cambi di livello, da intervento a opera.
12	12	Hub portuali	12	12	12	12	13	14	1 nuova opera (Nuovo inserimento 8° Allegato Infrastrutture, già monitorato nel 2010 con il livello di intervento)
13	13	Hub interportuali	14	14	14	14	15	17	2 nuove opere relative a nuovi inserimenti 8° Allegato Infrastrutture
14	14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	4	5	6	6	7	7	1 cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013, che non ha comportato variazioni al numero di opere.
15	15	Schemi idrici	65	73	72	64	65	67	2 nuove opere (cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013; divisione dell'opera " utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento"). Tra le opere degli schemi idrici vi è anche un nuovo inserimento 8° Allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010.
16	16	Piano degli interventi del comparto energetico	0	1	2	22	22	22	Nessuna variazione
16	17	Piano elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	0	1	6	24	30	30	Nessuna variazione

Segue

Segue **Tabella 2.1.4. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: numero delle opere per macro opera** – Confronto tra monitoraggi

MACRO OPERA			30 Aprile						Variazioni 2011/2010*
2001	2011	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010	2011	
17	18	Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni	0	1	1	1	1	1	Nessuna variazione
No	19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	0	1	1	1	22	22	Nessuna variazione.
No	20	Piano straordinario per l'edilizia scolastica	0	1	1	2	2	2	Nessuna variazione.
No	21	Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza	0	0	0	0	3	5	2 nuove opere (cambio di livello, da intervento a opera, a seguito di delibera CIPE).
No	22	Piano per l'edilizia penitenziaria	0	0	0	0	8	8	Nessuna variazione.
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	0	0	0	3	4	4	Nessuna variazione.
No	24	Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette	0	0	0	0	1	1	Nessuna variazione.
TOTALE			228	238	243	274	347	390	

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

NB. Le macro opere precedute dalla voce "No" devono intendersi non comprese nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001.

* *Variazioni dovute principalmente al recepimento della struttura del PIS riportata nella tabella 1 al 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014, ai nuovi inserimenti dell'8°/9° allegato infrastrutture nonché al cambio di livello, da intervento a opera, dei nuovi progetti inseriti lo scorso anno sulla base delle indicazioni del 7° Allegato al DPEF 2010-2013, ed in particolare della tabella 14 (nuovi interventi programmati con le delibere CIPE del 6 marzo e del 26 giugno 2009) e della Scheda Regioni "Intese Generali Quadro e gli aggiornamenti".*

Tabella 2.1.5. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: costo (1) delle opere per macro opera – Confronto tra monitoraggi – (Meuro)

MACRO OPERA			30 APRILE					
2001	2010	Descrizione	2004 (1)	2005 (1)	2007 (1)	2009 (1)	2010 (1)	2011(1)
1	1	Sistema valichi	6.423	8.587	15.858	13.430	15.038	18.603
2	2	Corridoio plurimodale padano	47.197	53.755	64.180	70.157	73.032	73.510
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	3.823	4.699	4.791	7.542	7.084	7.341
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	72.024	74.005	79.994	76.892	88.669	91.191
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	4.149	5.990	6.392	3.716	4.433	4.488
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.783	31.702	33.093	31.339	26.768	26.724
7	7	Mo.se.	4.132	4.132	4.272	4.272	4.678	5.496
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	4.989	6.404	6.404	6.605	6.350	7.200
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	32.522	36.007	44.978	43.146	62.278	67.298
10	10	Sistemi urbani	19.701	23.192	26.712	37.431	40.212	43.467

		Piastra logistica euro mediterranea										
11	11	della Sardegna	1.574	2.282	2.513	3.513	4.318	4.520				
12	12	Hub portuali	3.728	3.879	4.008	5.063	3.596	3.321				
13	13	Hub interportuali	1.389	1.976	2.150	2.058	2.261	2.163				
		Allacciamenti ferroviari e stradali										
14	14	grandi hub aeroportuali	310	1.350	2.505	1.887	1.752	1.722				
15	15	Schemi idrici	4.641	4.641	4.969	4.346	5.793	5.723				
		Piano degli interventi del comparto										
16	16	energetico	0	0	700	877	877	965				
		Piano degli elettrodotti della rete										
16	17	elettrica di trasmissione nazionale *	-	65	596	916	966	1.003				
		Piano degli interventi nel comparto										
17	18	delle telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-				
		Programma di mantenimento in										
		efficienza edifici sedi di organismi										
No	19	istituzionali	0	250	305	322	322	305				
		Piano Straordinario di messa in										
No	20	sicurezza degli edifici scolastici	0	194	489	489	489	489				
		Piano Straordinario per l'edilizia										
No	21	Scolastica e messa In Sicurezza	-	-	-	-	1.019	1.021				
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	-	-	-	-	503	503				
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	-	-	230	265	403				
		Parco della Salute - Ospedale Nuove										
No	24	Molinette	-	-	-	-	-	-				
		TOTALE	233.385	263.110	304.909	314.232	350.703	367.458				

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

NB. Le macro opere precedute dalla voce "No" devono intendersi non comprese nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001.

(1) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001 e 130/2006 e nella tabella 1 di cui agli allegati infrastrutture alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014 in quanto i costi indicati in tali delibere non tengono conto del costo di tutti i progetti compresi nel Programma delle Infrastrutture strategiche come ricostruito nei sei monitoraggi.

Tabella 2.1.6. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: costo (1) delle opere per macro opera – Confronto tra monitoraggi - Variazioni assolute e percentuali

MACRO OPERA			Variazioni assolute (Meuro)						Variazioni %				
			2001	2010	Descrizione	'11/'04	'11/'05	'11/'07	11/'09	'11/'10	'11/'04	'11/'05	'11/'07
1	1	Sistema valichi	12.180	10.016	2.745	5.173	3.565	189,6	116,6	17,3	38,5	23,7	
		Corr. plurim.											
2	2	padano	26.313	19.755	9.330	3.353	478	55,8	36,8	14,5	4,8	0,7	
		Corr. plurim.											
3	3	tirreno-	3.518	2.642	2.550	-201	257	92,0	56,2	53,2	-2,7	3,6	
		brennero											
		Corr.											
4	4	plurim.tirren.-	19.167	17.186	11.197	14.299	2.522	26,6	23,2	14,0	18,6	2,8	
		nord europa											
		Corr. plurim.											
5	5	adriatico	339	-1.502	-1.904	772	55	8,2	-25,1	-29,8	20,8	1,2	
		Corr. plurim.											
		dorsale											
6	6	centrale	-59	-4.978	-6.369	-4.614	-44	-0,2	-15,7	-19,2	-14,7	-0,2	
7	7	Mo.S.E.	1.364	1.364	1.224	1.225	819	33,0	33,0	28,7	28,7	17,5	
		Ponte di											
8	8	Messina	2.211	796	796	595	850	44,3	12,4	12,4	9,0	13,4	
		Corr. trasv. e											
9	9	dorsale	34.776	31.291	22.320	24.152	5.020	106,9	86,9	49,6	56,0	8,1	

		appena.										
10	10	Sistemi urbani Piastra log.euro	23.766	20.275	16.755	6.036	3.255	120,6	87,4	62,7	16,1	8,1
11	11	med.Sardegna	2.946	2.238	2.007	1.007	202	187,2	98,1	79,9	28,7	4,7
12	12	Hub portuali Hub	-407	-558	-687	-1.742	-275	-10,9	-14,4	-17,1	-34,4	-7,7
13	13	interportuali Allacc. ferr. e strad. Hub	774	187	13	105	-98	55,7	9,5	0,6	5,1	-4,3
14	14	aerop.	1.412	372	-783	-165	-30	455,6	27,6	-31,2	-8,7	-1,7
15	15	Schemi idrici Piano interv. comparto energ.	1.082	1.082	754	1.377	-70	23,3	23,3	15,2	31,7	-1,2
16	16	Piano elettr. rete trasm.ne naz.	965	965	265	88	88	-	-	37,8	10,0	10,0
16	17	Piano interv.comparto telecom.	-	938	407	87	37	-	1.443,2	68,3	9,5	3,8
17	18	Programma edifici istituzionali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	19	Piano straord. edil. scolast.	305	55	-0	-18	-18	-	21,9	-0,1	-5,5	-5,5
No	20	Piano straord. edil. Scol. e m.s.	489	295	-	-	-	-	152,1	-	-	-
No	21	Piano edilizia penitenziaria	-	-	-	1.021	3	-	-	-	-	0,3
No	22	150° anniv. Unità d'Italia	-	-	-	503	-	-	-	-	-	-
No	23	Parco della salute Osp. Molinette	-	-	-	173	138	-	-	-	75,2	52,0
No	24		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		TOTALE	134.073	104.348	62.549	53.226	16.755	57,4	39,7	20,5	16,9	4,8

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

NB. Le macro opere precedute dalla voce "No" devono intendersi non comprese nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001.

(1) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001 e 130/2006 e nella tabella 1 di cui agli allegati infrastrutture alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014 in quanto i costi indicati in tali delibere non tengono conto del costo di tutti i progetti compresi nel Programma delle Infrastrutture strategiche come ricostruito nei sei monitoraggi.

2.1.2. Disponibilità e fabbisogni

Complessivamente i finanziamenti **disponibili** pubblici e privati, accertati per le opere esaminate dal CIPE e rilevati da documenti ufficiali, in primo luogo dagli allegati infrastrutture ai documenti di programmazione economica e finanziaria, per la restante parte del Programma, ammontano a poco più di **150 miliardi**. Tali risorse consentono una copertura finanziaria pari al **41% del costo dell'intero Programma** come ricostruito nel 6° monitoraggio. Il **fabbisogno residuo ammonta a 217 miliardi** (59%) includendo nel calcolo eventuali fondi residui.

Le macro opere con le **maggiori criticità finanziarie**, ovvero con un fabbisogno superiore al 75%, sono il sistema valichi (mancano le risorse per

l'85% del costo delle infrastrutture) e le opere riconducibili alla voce "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali" (84%).

Altre otto macro opere hanno un fabbisogno superiore al 50%: i corridoi plurimodale tirreno brennero, tirrenico-nord europa, dorsale appenninica, il Ponte sullo Stretto, la Piastra Logistica della Sardegna, gli Hub portuali e interportuali e gli Schemi idrici.

Un altro gruppo di 6 macro opere necessita di ulteriori finanziamenti per un ammontare compreso tra un quarto e la metà del costo: i corridoi plurimodale padano, adriatico e dorsale centrale, il Mo.S.E., i sistemi urbani e la macro famiglia che riunisce gli interventi programmati per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia inseriti nella "legge obiettivo" con il DPEF 2008-2012.

Sono solo 5, tutte di costo pari o inferiore al miliardo, le macro opere con una disponibilità pari al 100% del costo: i due Piani del comparto energetico finanziati quasi integralmente con risorse private; i due Piani di edilizia scolastica finanziati con le risorse della Legge Obiettivo e con il Fondo Infrastrutture; il Piano di edilizia carceraria.

Infine manca il finanziamento per il 7% del costo per le opere del Programma di mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.

Tabella 2.1.7. – IL PROGRAMMA SECONDO IL 6° MONITORAGGIO - Costi, disponibilità e fabbisogni al 30 Aprile 2011

MACRO OPERA	Costo	Finanziamento disponibile	Ulteriori finanziamenti necessari	Costo	Finanziamento disponibile	Ulteriori finanziamenti necessari	Composizione % verticale		Composizione % orizzontale	
							Costo	Ulteriori finanziamenti necessari	Costo	Ulteriori finanziamenti necessari
2001 2011										
1	18.603	2.853	15.750	5,1	1,9	7,3	100,0	15,3	84,7	
2	73.510	37.523	35.987	20,0	24,9	16,6	100,0	51,0	49,0	
3	7.341	3.425	3.916	2,0	2,3	1,8	100,0	46,7	53,3	
4	91.191	24.011	67.180	24,8	16,0	30,9	100,0	26,3	73,7	
5	4.488	2.568	1.921	1,2	1,7	0,9	100,0	57,2	42,8	
6	26.724	19.277	7.447	7,3	12,8	3,4	100,0	72,1	27,9	
7	5.496	3.579	1.917	1,5	2,4	0,9	100,0	65,1	34,9	
8	7.200	2.500	4.700	2,0	1,7	2,2	100,0	34,7	65,3	
9	67.298	19.143	48.155	18,3	12,7	22,2	100,0	28,4	71,6	
10	43.467	25.466	18.001	11,8	16,9	8,3	100,0	58,6	41,4	
11	4.520	1.223	3.297	1,2	0,8	1,5	100,0	27,1	72,9	
12	3.321	1.561	1.759	0,9	1,0	0,8	100,0	47,0	53,0	
13	2.163	653	1.510	0,6	0,4	0,7	100,0	30,2	69,8	
14	1.722	270	1.453	0,5	0,2	0,7	100,0	15,7	84,3	
15	5.723	1.799	3.924	1,6	1,2	1,8	100,0	31,4	68,6	
16	965	965	0	0,3	0,6	0,0	100,0	100,0	0,0	
16	1.003	1.003	0	0,3	0,7	0,0	100,0	100,0	0,0	
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
No	305	281	24	0,1	0,2	0,0	100,0	92,3	7,7	
No	489	489	0	0,1	0,3	0,0	100,0	100,0	0,0	
No	1.021	1.021	0	0,3	0,7	0,0	100,0	100,0	0,0	
No	503	503	0	0,1	0,3	0,0	100,0	100,0	0,0	
No	403	279	124	0,1	0,2	0,1	100,0	69,2	30,8	
No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTALE	367.458	150.395	217.063	100,0	100,0	100,0	100,0	40,9	59,1	

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

2.1.3. Il Programma nel 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014

Secondo la tabella 1 del 9° Allegato Infrastrutture al DEF (Documento di Economia e Finanza) 2012-2014, documento presentato al Parlamento il 19 Aprile 2011 ma che (alla data di pubblicazione del Rapporto) non risulta ancora approvato dal CIPE, il **costo totale del Programma** delle Infrastrutture Strategiche aggiornato ad aprile 2011 è pari a **237,1 miliardi di euro** dei quali **130,7 (55%)** relativi a opere esaminate dal **CIPE**.

Tabella 2.1.8. - L'evoluzione del programma negli allegati alle delibere CIPE e negli ultimi allegati infrastrutture (Meuro)

	Costo	Variazioni % rispetto all'anno precedente	Variazioni % rispetto al 2001
Allegato 1 Del. CIPE 121/01	125.861,0	-	-
Allegato 1 Del. CIPE 130/06	174.942	39,0	39,0
Allegato 1 Del. CIPE 130/06 - Aggiornamento giugno 2008	174.229	-0,4	38,4
Tabella 1 - 8° allegato infrastrutture DPF 2011-2013	233.136	33,8	85,2
Tabella 1 - 9° allegato infrastrutture DEF 2012-2014	237.075	1,7	88,4

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE/MIT

Rispetto alla stessa tabella dell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013, documento approvato dalla Conferenza Unificata delle Regioni e Province Autonome in data 4 novembre 2010 e dal CIPE il 18 novembre 2010 con delibera n. 81/2010, si osserva un aumento di 4 miliardi dovuti a **4 nuovi inserimenti**, tutti relativi a "Completamenti funzionali previsti dal redigendo Piano per il SUD (delibera Cipe 1/2011 dell'11 gennaio 2011)". Nello specifico, si tratta delle seguenti opere di competenza di RFI: nuovo collegamento Palermo-Catania; potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica; potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica; interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano.

Rispetto al costo indicato nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001 (125,9 miliardi) invece si osserva un incremento dell'**88%**.

Volendo ripercorrere brevemente l'evoluzione dei costi si osserva un primo consistente balzo in avanti tra il 2001 e il 2006, quando il costo del programma indicato nell'allegato 1 alla delibera CIPE 130/2006 veniva quantificato in quasi 175 miliardi (+39%). Due anni dopo, il costo dell'intero Programma aggiornato a giugno 2008, indicato nella tavola di aggiornamento della delibera CIPE 6 aprile 2006, n. 130, "Legge N. 443/2001 – Rivisitazione Programma delle infrastrutture strategiche", contenuta nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 – 2013, veniva quantificato in 174,229 miliardi di euro, in leggera diminuzione rispetto al valore 2006 (174,942 miliardi di euro, -0,4%), ma in consistente aumento rispetto al valore di dicembre 2001 (125,861 miliardi, + 38%). Dopo circa due anni e mezzo, a novembre 2010, il

costo dell'intero Programma, indicato nella tabella 1 dell'8° Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013, sale di nuovo: 233,1 miliardi contro i 174,2 miliardi di giugno 2008 (+ 33,8%) e i 125,9 miliardi di dicembre 2001 (+85%). In base a quanto riferito nella delibera CIPE 81/2010, l'aumento del costo del programma rispetto alla delibera CIPE 130/2006, pari a circa 58 miliardi, è dovuto per 51 miliardi di euro (88%) alla maturazione progettuale delle opere e per 7 miliardi all'inserimento di nuove infrastrutture.

Per quanto riguarda i finanziamenti disponibili e le necessità, dalla tabella 1 del 9° Allegato Infrastrutture al DEF, emerge una copertura dei costi dell'intero Programma del 39%, ovvero finanziamenti disponibili per poco più di 93 miliardi su un costo di 237 miliardi, e ulteriori finanziamenti necessari per il restante 61% (143 miliardi).

Le macroaree con le maggiori criticità finanziarie, ovvero con un fabbisogno superiore al 75%, sono il sistema valichi (mancano le risorse per oltre l'85% del costo delle infrastrutture), il corridoio plurimodale dorsale centrale (76%) e il Ponte sullo Stretto (76%).

Altre sette macroaree hanno un fabbisogno superiore al 50%: i corridoi plurimodale padano, tirreno brennero, tirrenico-nord europa, dorsale appenninica, la Piastra logistica della Sardegna, gli hub interportuali e gli "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali.

Un altro gruppo di quattro macro opere necessita di ulteriori finanziamenti per un ammontare compreso tra un quarto e la metà del costo: il Mo.S.E., i sistemi urbani, gli Hub portuali, e gli Schemi idrici.

Sono solo cinque, tutte di costo pari o inferiore al miliardo, le macro aree con una disponibilità pari al 100% del costo: i due piani del comparto energetico finanziati quasi integralmente con risorse private; il Piano di edilizia scolastica finanziato con le risorse della Legge Obiettivo; il Piano di edilizia carceraria; la macro opera "150° anniversario dell'Unità d'Italia", ovvero il Palazzo del cinema di Venezia.

Infine manca il finanziamento per il 17% del costo per le infrastrutture del corridoio adriatico e per le opere del Programma di mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.

Tabella 2.1.9. – 9° ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2012-2014: Il Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento Aprile 2011
Costi, disponibilità e fabbisogni (tabella 1)

MACRO OPERA	2001	2011	Costo	Finanziam. disponibile	Ulteriori finanziam. necessari	Costo	Finanziam. disponibile	Ulteriori finanziam. necessari	Costo	Finanziam. disponibile	Ulteriori finanziam. necessari	Composizione % orizzontale		
												Costo	Finanziam. disponibile	Ulteriori finanziam. necessari
												Composizione % verticale		
	1	Sistema valichi	18.058	2.671	15.387	7,6	2,9	10,7	100,0	14,8	85,2			
	2	Corridoio plurim. padano	46.863	20.252	26.611	19,8	21,7	18,6	100,0	43,2	56,8			
	3	Corridoio plurim. tirreno-brennero	5.651	2.126	3.525	2,4	2,3	2,5	100,0	37,6	62,4			
	4	Corridoio plurim. tirrenico-nord europa	54.367	21.561	32.806	23,0	23,1	22,9	100,0	39,7	60,3			
	5	Corridoio plurim. adriatico	1.664	1.376	288	0,7	1,5	0,2	100,0	82,7	17,3			
	6	Corridoio plurim. dorsale centrale	5.506	1.333	4.174	2,3	1,4	2,9	100,0	24,2	75,8			
	7	Mo.se.	5.496	3.474	2.022	2,3	3,7	1,4	100,0	63,2	36,8			
	8	Ponte sullo stretto di Messina	6.950	1.650	5.300	2,9	1,8	3,7	100,0	23,7	76,3			
	9	Corridoi trasv. e dorsale appenninica	54.730	16.820	37.910	23,1	18,0	26,4	100,0	30,7	69,3			
	10	Sistemi urbani	24.117	13.943	10.175	10,2	15,0	7,1	100,0	57,8	42,2			
	11	Piastra log. euro mediterranea della Sardegna	2.839	910	1.929	1,2	1,0	1,3	100,0	32,1	67,9			
	12	Hub portuali	2.721	1.503	1.218	1,1	1,6	0,8	100,0	55,2	44,8			
	13	Hub interportuali	1.576	638	939	0,7	0,7	0,7	100,0	40,5	59,5			
	14	Allacc. ferr. e stradali grandi hub aerop.	621	270	351	0,3	0,3	0,2	100,0	43,5	56,5			
	15	Schemi idrici	2.460	1.711	749	1,0	1,8	0,5	100,0	69,6	30,4			
	16	Piano elettrodotti rete elettr. di trasmissione nazionale	965	965	0	0,4	1,0	0,0	100,0	100,0	0,0			
	17	Piano interventi comparto telecomunicazioni	692	692	0	0,3	0,7	0,0	100,0	100,0	0,0			
	18	Prog. di manten. in efficienza edifici sedi di organismi istituz.	346	286	61	0,1	0,3	0,0	100,0	82,5	17,5			
	19	Piano str. messa in sicurezza edifici scolastici	489	489	0	0,2	0,5	0,0	100,0	100,0	0,0			
	20	Piano str. edilizia scol. e messa in sicurezza	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	21	Piano per l'edilizia penitenziaria	503	503	0	0,2	0,5	0,0	100,0	100,0	0,0			
	22	150° anniversario dell'Unità d'Italia (a)	80	80	0	0,0	0,1	0,0	100,0	100,0	0,0			
	23	Parco della Salute - osp. Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	24		-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		TOTALE	236.694	93.251	143.443	100,0	100,0	100,0	100,0	39,4	60,6			

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014

(a) Compresa l'opera "150° Anniversario Unità d'Italia - Nuovo palazzo del cinema, dei congressi di Venezia" classificata nella tabella 1 tra le opere dei Sistemi urbani

N.B. La struttura di riferimento è quella del 6° monitoraggio e differisce da quella della tabella 1, che contempla 22 macro famiglie di infrastrutture, per le seguenti voci: "150° anniversario dell'Unità d'Italia" e "Parco della Salute - osp. Nuove Molinette"

2.1.3. L'impatto sul territorio

La **distribuzione dei costi** per macroaree, a distanza di un anno dall'ultimo monitoraggio, continua a confermare una **maggiore concentrazione nelle 12 regioni del Centro Nord**, pari a 224 miliardi di euro contro i 141 del Mezzogiorno.

Si tratta di valori che in termini percentuali corrispondono, rispettivamente, al 61% e al 38% del valore economico complessivo. Il restante 0,7% coinvolge opere non riconducibili a una specifica macro area territoriale.

Tabella 2.1.10.- L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi (1) delle Infrastrutture Strategiche - Confronto tra monitoraggi

AREA GEOGRAFICA	30 Aprile					
	2004	2005	2007	2009	2010	2011
	<i>Valori assoluti (Meuro)</i>					
CENTRO-NORD	135.291	157.894	187.088	190.910	214.160	224.305
MEZZOGIORNO	92.284	102.986	115.752	122.146	134.100	140.709
Non ripartibili	5.810	2.228	2.069	1.175	2.443	2.443
TOTALE	233.385	263.108	304.909	314.232	350.703	367.458
	<i>Composizione %</i>					
CENTRO-NORD	58,0%	60,0%	61,4%	60,8%	61,1%	61,0%
MEZZOGIORNO	39,5%	39,1%	38,0%	38,9%	38,2%	38,3%
Non ripartibili	2,5%	0,8%	0,7%	0,4%	0,7%	0,7%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

(1) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001, 130/2006 e nella Tabella 1 degli allegati infrastrutture alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014 in quanto i costi indicati in tali documenti non tengono conto del costo di tutti i progetti compresi nel Programma delle Infrastrutture strategiche come ricostruito nei cinque monitoraggi.

Tabella 2.1.11.- L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi (1) delle Infrastrutture Strategiche - Confronto tra monitoraggi - Variazioni assolute e percentuali

AREA GEOGRAFICA	Variazioni assolute (Meuro)					Variazioni %				
	'11/'04	'11/'05	'11/'07	'11/'09	'11/'10	'11/'04	'11/'05	'11/'07	'11/'09	'11/'10
CENTRO-NORD	89.015	66.411	37.217	33.395	10.145	65,8%	42,1%	19,9%	17,5%	4,7%
MEZZOGIORNO	48.425	37.723	24.957	18.563	6.609	52,5%	36,6%	21,6%	15,2%	4,9%
Non ripartibili	-3.367	215	374	1.268	0	-58,0%	9,7%	18,1%	107,9%	0,0%
TOTALE	134.073	104.349	62.548	53.226	16.755	57,4%	39,7%	20,5%	16,9%	4,8%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

(1) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001, 130/2006 e Tabella 1 degli Allegati Infrastrutture alla DFP 2011-2013 e al DEF 2012-2014 in quanto i costi indicati in tali documenti non tengono conto del costo di tutti i progetti compresi nel Programma delle Infrastrutture strategiche come ricostruito nei cinque monitoraggi.

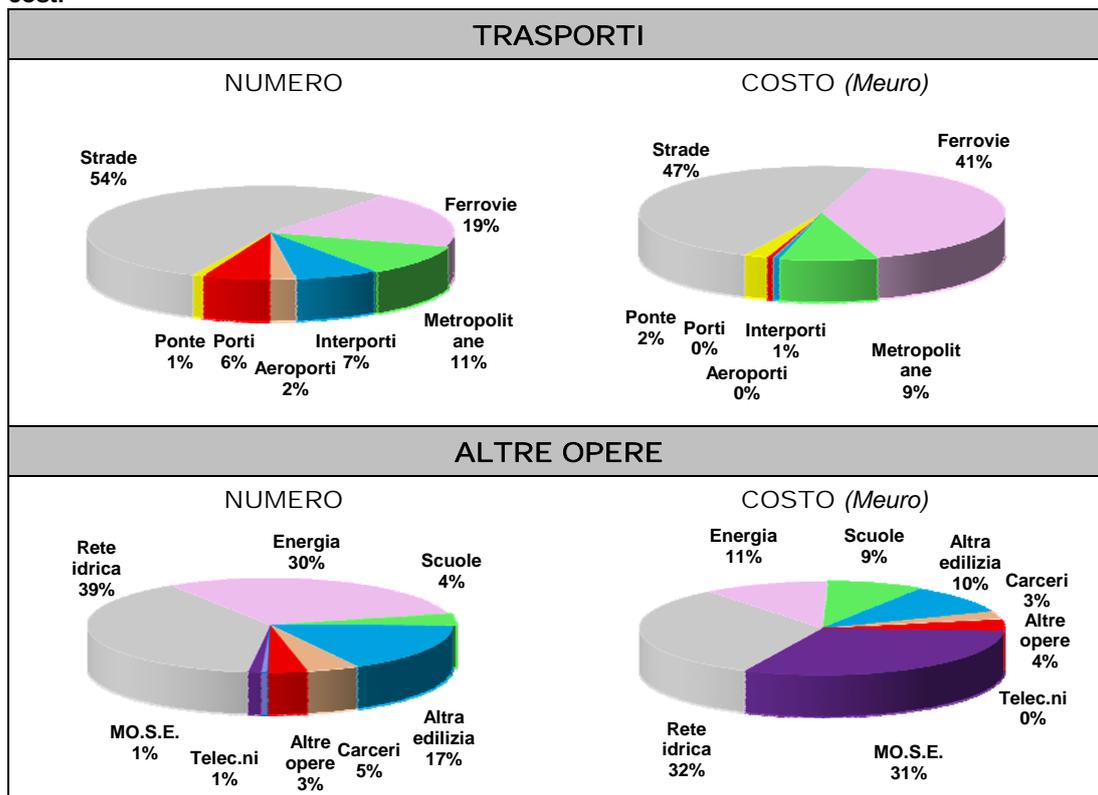
2.1.4. La tipologie di opere

Il Programma per le opere strategiche contempla prevalentemente strade, ferrovie e metropolitane.

Alle infrastrutture per il trasporto, ovvero strade, ferrovie, metropolitane, porti, aeroporti, interporti e il Ponte sullo Stretto, è riconducibile il 95% dei costi e il 56% delle opere. Il restante 7% dei costi riguarda altre opere inserite nel Programma.

Rispetto al costo dell'intero Programma il 45%, pari a oltre 166 miliardi, è rappresentato da strade. Le opere ferroviarie rappresentano il 38% (circa 142 miliardi) e le metropolitane l'8% (circa 30 miliardi). Il Ponte sullo Stretto rappresenta il 2% del valore dell'intero programma (7,2 miliardi di cui 6,350 miliardi per il Ponte e 850 milioni per le opere complementari), mentre le opere idriche appena l'1,6% (5,7 miliardi). Un altro 1,5% spetta al Mo.S.E. (5,5 miliardi) e il restante 3% compete alle altre opere.

Grafico 2.1.1. - IL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - La ripartizione tipologica delle opere e dei costi



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

Tabella 2.1.12. - IL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - La ripartizione tipologica delle opere e dei costi

	Numero	%	Costo (Meuro)	%
Rete stradale	117	30,0	166.116	45,2
Rete ferroviaria	42	10,8	142.159	38,7
Ferrovie metropolitane	23	5,9	30.089	8,2
Interporti	16	4,1	2.108	0,6
Opera aeroportuale	5	1,3	151	0,0
Opera portuale	13	3,3	1.948	0,5
Rete idrica	67	17,2	5.723	1,6
Comparto energetico	52	13,3	1.968	0,5
Edilizia scolastica	7	1,8	1.510	0,4
Altra edilizia pubblica	29	7,4	1.784	0,5
Edilizia penitenziaria	8	2,1	503	0,1
Altre opere	6	1,5	703	0,2
Telecomunicazioni	1	0,3	0	0,0
Ponte sullo Stretto di Messina	2	0,5	7.200	2,0
Mo.S.E.	2	0,5	5.496	1,5
Non ripartibile	-	-	-	-
TOTALE	390	100,0	367.458	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

Tabella 2.1.13. - IL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - La ripartizione tipologica delle opere

	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropolitane	Interporti	Opera aeroportuale	Opera portuale	Rete idrica	Comparto energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia Pubblica	Edilizia penitenziaria	Altre opere	Telecomunicazioni	Ponte sullo Stretto di Messina	MO.S.E.	Non ripartibile	Totale
Sistema valichi	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Corridoio plurimodale padano	17	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
Corridoio plurimodale tirreno-brennero	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	26	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
Corridoio plurimodale adriatico	16	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
Corridoio plurimodale dorsale centrale	8	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Mo.S.E.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Ponte sullo stretto di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
Corridoi trasv. e dorsale appenninica	25	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
Sistemi urbani	9	6	20	-	-	-	-	-	-	3	-	6	-	-	-	-	44
Piastra logistica euro medit.	9	3	1	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Sardegna	5	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Hub portuali	-	1	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Hub interportuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Allacc.ferr. e stradali grandi hub aerop.	-	1	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Schemi idrici	-	-	-	-	-	-	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
Piano interventi del comparto energetico	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Piano Degli Elettrodotti Della Rete Elettrica Di Trasmissione Nazionale *	-	-	-	-	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	22
Piano Str. Messa In Sic. Ed.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Piano Straordinario Per L'edilizia Scolastica E Messa In Sicurezza	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5
Piano Per L'edilizia Penitenziaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8
150° anniversario dell'Unita d'Italia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
Parco Salute - Osp. Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
TOTALE	117	42	23	16	5	13	67	52	7	29	8	6	1	2	2	-	390

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

Tabella 2.1.14. - IL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - La ripartizione tipologica dei costi delle opere

	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropolitane	Interporti	Opera aeroportuale	Opera portuale	Rete idrica	Comparto energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia	Edilizia Penitenziaria	Altre opere	Telecomunicazioni	Ponte sullo stretto di Messina	M.O.S.E	Non ripartibile	Totale
Sistema valichi	397	18.206	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.603
Corridoio plurimodale padano	38.335	35.175	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73.510
Corridoio plurimodale tirreno-brennero	4.567	2.774	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.341
Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	43.216	47.976	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91.191
Corridoio plurimodale adriatico	2.463	2.025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.488
Corridoio plurimodale dorsale centrale	11.647	15.077	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.496	-	-	26.724
Mo.se.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.200	-	-	5.496
Ponte sullo stretto di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.200	-	-	7.200
Corridoi trasv. e dorsale appenninica	53.463	13.835	-	-	-	-	-	-	-	-	-	703	-	-	-	-	67.298
Sistemi urbani	7.306	6.050	28.197	92	-	-	-	-	1.100	-	-	-	-	-	-	-	43.448
Piastina logistica euro medit. .Sardegna	3.019	672	500	-	330	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.520
Hub portuali	1.703	-	-	-	1.618	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.321
Hub interportuali	-	55	-	2.108	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.163
Allacc.ferr. e stradali grandi hub aerop.	-	314	1.392	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.722
Schemi idrici	-	-	-	-	-	-	5.723	965	-	-	-	-	-	-	-	-	5.723
Piano interventi del comparto energetico-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	965
Piano Degli Elettrodotti Della Rete Elettrica Di Trasmissione Nazionale *	-	-	-	-	-	-	-	1.003	-	-	-	-	-	-	-	-	1.003
Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	305	-	-	-	-	-	-	305
Piano Str. Messa In Sic. Ed. Scolastici	-	-	-	-	-	-	-	489	-	-	-	-	-	-	-	-	489
Piano Straordinario Per L'edilizia Scolastica E Messa In Sicurezza	-	-	-	-	-	-	-	1.021	-	-	-	-	-	-	-	-	1.021
Piano Per L'edilizia Penitenziaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	503	-	-	-	-	-	-	503
150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	-	-	43	-	-	-	-	-	360	-	-	-	-	-	-	403
Parco Salute - Osp. Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	166.116	142.159	30.089	2.108	151	1.948	5.723	1.968	1.510	1.784	503	703	-	7.200	5.496	-	367.458

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

2.2. Lo stato di attuazione dell'intero Programma

L'analisi di insieme che segue si basa sullo stato di attuazione dei singoli interventi inclusi nell'elenco delle opere²⁴ e tiene conto della complessità dell'iter che caratterizza il processo di realizzazione delle infrastrutture in Italia. Il risultato che emerge costituisce, pertanto, una semplificazione dovuta alla oggettiva difficoltà, in alcuni casi, di identificare con precisione lo stato di attuazione che, tra l'altro, è in continua evoluzione. Ciò tuttavia non sminuisce il rigore metodologico applicato né l'utilità del risultato, che consente di conoscere e di verificare l'evoluzione del Programma nel suo insieme grazie al rigore della comparazione nel corso del tempo.

Inoltre, a partire da questo Rapporto, grazie alla realizzazione di un vero e proprio sistema informativo, alla collaborazione con l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici, attraverso la quale per le opere esaminate dal CIPE sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P., aggiornate a 31 maggio 2011, e al buon livello di dettaglio informativo della restante parte del Programma, l'analisi dello stato di attuazione prende in considerazione **1.312 lotti**, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, relativi alle 390 opere del costo complessivo di 367.458 Meuro.

Tabella 2.2.1 . – LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011
Lotti per livello di attuazione raggiunto

	N° lotti intero programma	Costo intero programma	Incidenza N° lotti deliberato CIPE	Incidenza costo deliberato CIPE
Progettazione	534	208.290	27,3	26,3
In gara	62	34.526	58,1	28,5
Con contratto	65	37.368	76,9	93,8
In corso	114	36.269	90,4	72,4
Conclusi	302	34.334	53,0	13,7
Totale A	1.077	350.787	46,0	37,2
Procedimento interrotto	2	331	100,0	100,0
Contratto rescisso	4	144	50,0	19,3
Gara non aggiudicata	3	15	100,0	100,0
Lavori sospesi	6	869	100,0	100,0
Non disponibile	220	15.312	6,8	0,7
Totale B	235	16.671	11,9	8,1
TOTALE generale	1.312	367.458	39,9	35,9

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

I lotti utili **a fini statistici** per fare il punto sullo stato di attuazione dell'intero Programma sono **1.077** e riguardano il 95,5% del costo complessivo pari a 350.787

²⁴ Vedi dossier documentazione e ricerche n. 268/1.

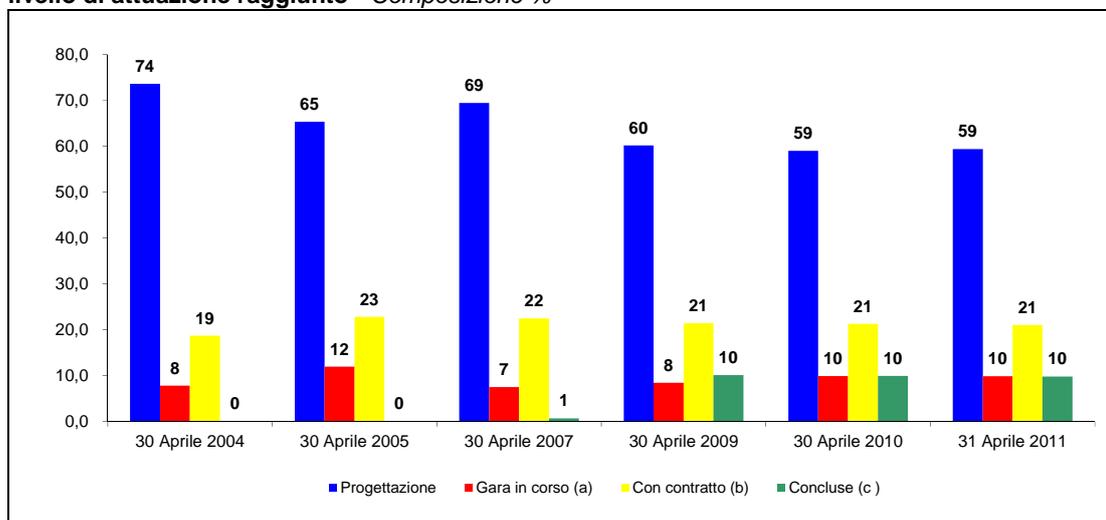
Meuro. Ad aprile 2010 l'elaborazione prendeva in considerazione il costo del 94,2% del valore complessivo pari a 350.703 Meuro.

Tra gli interventi non considerati quest'anno, che rappresentano appena il 4,5% del valore dell'intero Programma, sono compresi: 220 lotti, del costo di 15,3 miliardi, senza informazioni di dettaglio sullo stato di attuazione (si tratta della quasi totalità dei progetti del Piano degli interventi nel comparto energetico e di quello degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale); alcuni progetti degli Schemi idrici, nonché gran parte dei nuovi inserimenti del 7° Allegato Infrastrutture non confermati; due procedimenti interrotti (la metropolitana di Parma e la nuova conca di accesso al porto di Cremona); quattro contratti rescissi; tre gare non aggiudicate per motivi di inadeguatezza dell'offerta; sei lavori sospesi.

L'intero processo realizzativo delle infrastrutture è stato classificato in quattro gruppi, riferiti a quattro fasi attuative: progettazione, gara, contratto, esecuzione e ultimazione lavori.

La **sintesi** (in valori percentuali) **dello stato di attuazione dell'intero Programma** al 30 aprile 2011, confrontata con la situazione rilevata nei precedenti Rapporti, quest'anno viene proposta per il solo costo ed è riportata nel grafico 2.2.1.

Grafico 2.2.1. - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 – Costi per livello di attuazione raggiunto - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori.

(a) Compresa le preselezioni.

(b) Compresa le opere aggiudicate e quelle in corso.

(c) Compresa le opere concluse e quelle per le quali la conclusione è attesa entro il 31 dicembre 2011.

Complessivamente, in **valori percentuali**, il dato che emerge rispetto al monitoraggio 2010 è di **sostanziale stabilità**. Oggi, come un anno fa, le opere che non hanno superato la progettazione rappresentano, dal lato del costo, il 59% del Programma. Le opere che hanno raggiunto la fase di gara il 10%, quelle con contratto o in corso il 21% e infine le opere ultimate ancora il 10%.

Diverso è il risultato se si prendono in considerazione i **valori assoluti**, che fanno emergere invece una **crescita generalizzata**, con tassi compresi tra il 7% del costo delle infrastrutture oggi in fase di progettazione e il 4,7% delle opere la cui ultimazione è attesa entro il 31 dicembre 2011.

Tabella 2.2.2. – LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Confronto tra monitoraggi - Costi per livello di attuazione raggiunto - Composizione %

	30 Aprile 2010	Composizione %	30 Aprile 2011	Composizione %	Variazione %
Progettazione	194.936	59%	208.290	59%	6,9
In gara (a)	32.568	10%	34.526	10%	6,0
Con contratto (b)	70.213	21%	73.636	21%	4,9
Conclusi	32.809	10%	34.334	10%	4,7
TOTALE	330.525	100%	350.787	100%	6,1

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

(a) Compresa le preselezioni.

(b) Compresa le opere aggiudicate e quelle in corso.

(c) Compresa le opere concluse e quelle per le quali la conclusione è attesa entro il 31 dicembre 2011

In generale, rispetto ai programmi, da maggio 2010 ad aprile 2011 non vi è stato un avanzamento procedurale, finanziario e realizzativo significativo.

L'attività approvativa del CIPE, in tema di finanziamenti e progetti, come lo scorso anno, è stata molto limitata e orientata su stralci funzionali di importo contenuto, su progetti finanziati con il Fondo FAS Infrastrutture e su alcune grandi infrastrutture stradali da realizzare con capitali privati. Inoltre, persistono i noti problemi di lentezza che caratterizzano l'esecuzione dei lavori che fanno prevedere anche quest'anno lo slittamento dell'ultimazione di alcune grandi infrastrutture dal 2011 al 2012 o oltre.

Entrando nel merito delle singole fasi del processo realizzativo, il numero di **lotti attualmente in fase progettuale** è di **534** pari al 50% del Programma. Di questi 65 riguardano studi di fattibilità (SdF), 319 progetti preliminari, 123 progetti definitivi e 18 esecutivi. In nove casi non è stato possibile conoscere il livello progettuale raggiunto.

Sul versante dei costi la parte del Programma che non ha superato la fase progettuale rappresenta il 59% (208 miliardi su 350 totali per i quali è noto il livello di attuazione raggiunto). Oltre la metà (111,5 miliardi) riguarda opere con progettazione preliminare.

Tabella 2.2.3. - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011
Lotti per livello di attuazione raggiunto

	Numero lotti	Composizione %	Costo	Composizione %
SdF	65	6,0	68.752	19,6
PP	319	29,6	111.540	31,8
PD	123	11,4	25.223	7,2
PE	18	1,7	1.926	0,5
ND	9	0,8	849	0,2
Progettazione	534	49,6	208.290	59,4
In gara	62	5,8	34.526	9,8
Con contratto	65	6,0	37.368	10,7
In corso	114	10,6	36.269	10,3
Conclusi	302	28,0	34.334	9,8
TOTALE	1.077	100,0	350.787	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

All'interno di questo gruppo sono collocate importanti infrastrutture ferroviarie alcune delle quali dotate del solo studio di fattibilità. Nello specifico tra le principali opere ferroviarie in fase di **progettazione** che riguardano il Centro Nord troviamo: la linea AV/AC Venezia-Ronchi sud-Trieste; il nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino, linea ferroviaria Torino Bussoleno e cintura merci; il quadruplicamento della linea Chiasso-Monza, tratto bivio Rosales-Seregno; il raddoppio della tratta Andora - Finale Ligure della linea Ventimiglia-Genova; il raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano. Tra le opere che interessano le regioni meridionali troviamo invece: la Linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria (infrastruttura inserita tra le opere programmatiche del Contratto di programma RFI 2007-2011 con un costo di 18,730 miliardi); il nuovo collegamento AV/AC Palermo-Catania (Castelbuono-Catania); il completamento e raddoppio Napoli - Cancellò - Frasso Telesino - Apice - Orsara; il raddoppio Catania-Siracusa; la linea ferroviaria Pescara-Roma; il completamento raddoppio Messina-Catania: il potenziamento della linea ferroviaria Giampilieri-Fiumefreddo; il quadruplicamento Salerno-Battipaglia.

Indicativa anche la presenza di autostrade e strade. I nuovi collegamenti autostradali Cuneo-Nizza (Mercantour), Albenga-Predosa, Passante di Genova, Modena-Lucca, il completamento del Raccordo autostradale della Cisa tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR), il collegamento Valdastico Nord e il completamento della E78 tra le principali infrastrutture di interesse delle regioni settentrionali. Alcuni lotti della SS 106 Jonica e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, i collegamenti Bojano-Termoli, Gela-Agrigento-Castelvetrano ed il completamento della SS 131 Cagliari-Sassari, tra le principali infrastrutture di interesse delle regioni meridionali

Il numero dei **lotti in corso di affidamento** (quindi preselezioni e gare) rappresenta il 6% dell'intero Programma. Quota che sale al 10% se si considera il costo degli stessi.

All'interno di tale gruppo, al 30 aprile 2011, sono collocate **importanti infrastrutture stradali** da realizzare con lo strumento della **finanza di progetto** quali: l'itinerario E45-E55 Orte-Venezia, opera del valore di circa 9,8 miliardi; il nuovo sistema delle tangenziali venete (2,2 miliardi); il tratto A del collegamento tra la A27 Alemagna (Belluno-Cadore) e la A23 (1,2 miliardi); l'autostrada medio padana veneta (935 Meuro); il GRA di Padova (730 milioni); l'itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano Ovest (600 milioni); il collegamento tra l'A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo - Jesolo e Alvisopoli - Bibione (370 Meuro); il raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi (634 milioni); il collegamento Porto di Ancona e grande viabilità (480 milioni); il collegamento autostradale San Vittore-Campobasso (1,4 miliardi); il collegamento Caianello SS 373 Telesina e Benevento SS 88 (586 milioni); il collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la Domitiana (315 Meuro); la variante alla SS 16 dall'intersezione con la tangenziale di Bari a Mola di Bari (267 Meuro); l'itinerario Catania-Ragusa collegamento viario tra la S.S. 514 e la S.S. 115 e la S.S. 194 e la S.S. 114 (815 Meuro).

A tali infrastrutture si aggiungono: il 3° Megalotto della SS 106 Jonica (1.234 milioni); la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse (506 milioni); il raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Val Trompia - Tronco Ospitaletto-Sarezzo, tratto Concesio-Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio (259 Meuro); l'ammodernamento della SS 275, Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca (288 Meuro); la Terza corsia tratto Gonars progr. km 89+000,00 - Villesse progr. km 106 + 150,00 (215 milioni); il Lotto 1.4.2 (dal km 81+000 al km 91+000) del Tronco 1 Torino-Novara Est dell'autostrada A4 (126 Meuro); il 2° stralcio funzionale, tratto A - dallo svincolo di Regalsemi ad inizio variante di Caltagirone, della SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania (112 Meuro); il lotto "Tronco 2°- Tratto 1° - km 148+000 (imbocco nord galleria Fossino) e il km 153+400 (svincolo di Laino Borgo)" (107 Meuro) dell'autostrada Salerno Reggio Calabria.

Tra le altre grandi infrastrutture con gara in corso vi sono **metropolitane** e tratte **ferroviarie**. Nello specifico le metropolitane sono rappresentate: dalle metropolitane di Venezia (377 Meuro), Modena (408 Meuro) e Palermo (623 Meuro); dal prolungamento sud della Linea 1 di Torino, tratta funzionale 4 Lingotto-Nizza-Bengasi; dalla Metrotranvia di Milano Parco Nord-Desio-Seregno (214 Meuro)

Le infrastrutture ferroviarie invece riguardano due tratte che hanno raggiunto la fase di gara tra maggio 2010 e aprile 2011: la 2^a fase Ogliastrillo-Castelbuono (551 milioni) dei lavori di completamento del raddoppio Palermo-Messina; la tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto (219 milioni).

Risultano altresì in gara le opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi "Tempa Rossa" (965 Meuro), la Nuova galleria Pavoncelli Bis (164 Meuro), il terminal ferroviario di Isola della Scala (142 Meuro), e altre opere di importo inferiore a 100 Meuro.

Rispetto al monitoraggio 2010 le nuove infrastrutture di importo superiore a 100 milioni che hanno raggiunto la fase di gara sono state 10 per un costo di 2,4 miliardi, mentre quelle che l'hanno superata sono state 6 per un costo di oltre 3,3 miliardi.

Il numero dei **lotti con contratto**, vale a dire le opere aggiudicate ma non ancora cantierate, rappresenta il **6% dell'intero PIS**. Tale valore sale all'11% se si prende come riferimento il costo.

Al 30 aprile 2011, anche all'interno di questo gruppo, si trovano importanti infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitane. In particolare tra le grandi opere di importo superiore a 500 Meuro aggiudicate, ma non ancora cantierate, figurano: la linea AV/AC Milano-Brescia-Verona (4.850 Meuro), per la quale risulta disponibile la progettazione definitiva della 1^a fase della Tratta Treviglio-Brescia e il progetto preliminare della 1^a fase, già approvati dal CIPE; la linea AV/AC Verona-Padova (5.130 Meuro) per la quale risulta disponibile la progettazione preliminare e la prosecuzione delle attività è subordinata all'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie; la linea AV Milano-Genova Terzo valico dei Giovi (6.200 Meuro), per la quale risulta che sono ancora in corso le attività negoziali propedeutiche alla stipula dell'Atto Integrativo alla Convenzione TAV (ora RFI) - COCIV del 16 marzo 1992; il Ponte sullo Stretto di Messina (6.350 Meuro), per il quale risulta completata la progettazione definitiva ed in fase di elaborazione il Piano economico finanziario, mentre l'avvio dei lavori è programmato per aprile 2012 e l'ultimazione per giugno 2018; la Pedemontana veneta (2.130 Meuro), per la quale risulta disponibile la progettazione definitiva, mentre l'avvio dei lavori è previsto entro il 2011 e la conclusione per il 24 maggio 2016; l'intera linea M4 della metropolitana di Milano (1.699 Meuro), opera aggiudicata in via provvisoria nel mese di maggio 2011, per la quale è previsto l'avvio dei lavori entro il 2011 (tempistica che potrebbe essere disattesa in quanto alla aggiudicazione provvisoria fanno seguito l'aggiudicazione definitiva, la costituzione di una newco mista pubblico/privata, la stipula della Convenzione e altri atti complementari) e la conclusione, nel 2015, per quanto riguarda la prima tratta e, nel 2017, per la seconda; la Tangenziale Est Esterna di Milano (1.579 Meuro), per la quale risulta completato ma non ancora approvato dal CIPE il progetto definitivo, mentre l'avvio dei lavori è previsto entro il 2011 e la conclusione entro giugno 2015; la linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino (1.031 Meuro), per la quale risulta completata la progettazione definitiva a cura del concessionario Metropolitana di Napoli Spa; il 2° tratto dell'itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19. S.S. 640 di Porto Empedocle (990 Meuro); la Pedemontana piemontese (600 Meuro).

Rispetto al monitoraggio 2010 le nuove infrastrutture di importo superiore a 500 milioni che hanno raggiunto il contratto, seppure provvisorio in un caso, sono la nuova linea M4 della metropolitana di Milano e la Pedemontana piemontese, mentre superano la fase, ovvero risultano aperti i cantieri, il prolungamento della linea

metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro e due lotti dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

I **lotti in corso di esecuzione**, rappresentano circa il 10% dell'intero Programma.

Tra le grandi infrastrutture in corso figurano: alcuni lotti dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria per un ammontare di circa 3 miliardi di euro; il Sistema Mo.S.E; la tratta autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze della A1 Milano-Napoli; la linea C della metropolitana di Roma, la cui apertura dei primi cantieri (stazioni Malatesta e Vigneto) è avvenuta ad Aprile 2007 e l'ultimazione è attesa entro il 2016; il Quadrilatero Marche Umbria, la cui apertura dei primi cantieri è avvenuta ad Aprile 2007 e l'ultimazione è attesa entro il 2015; la Stazione e il Passante AV/AC del nodo di Firenze; l'Autostrada Asti-Cuneo; il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia, con apertura cantieri a luglio 2009 e ultimazione prevista entro luglio 2013 (al 31 maggio risulta un avanzamento dei lavori pari all'8,82%); il Passante di Mestre, opera considerata conclusa nel precedente Rapporto, che invece risulta oggi ancora in corso; il 1° lotto tangenziali di Como e di Varese e Tratta A8-A9 del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (lavori consegnati a febbraio 2010, ultimazione prevista per dicembre 2013); il Passante ferroviario di Palermo e quello di Torino; l'adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle, collegamento stradale tra Agrigento e Caltanissetta (lavori consegnati il 25 febbraio 2009, ultimazione prevista per agosto 2012); le metropolitane di Milano, linea M5 tratta Garibaldi-Bignami e prolungamento da Garibaldi a San Siro, e di Brescia, tratta Prealpino-S. Eufemia; la tratta Andora San Lorenzo al Mare della linea ferroviaria Ventimiglia-Genova e il potenziamento infrastrutturale tratta ferroviaria Genova Voltri-Genova Brignole; alcune tratte delle linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli nonché il collegamento linea Alifana-Linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Aversa Centro-Piscinola.

Chiudono il quadro dello stato di avanzamento **le opere ultimate**, che rappresentano il **28%** del PIS **per numero** di lotti e il **10% per costo**.

Al 30 aprile 2011 risultano ultimati o prossimi ad esserlo (si ricorda che sono stati classificati conclusi anche i lotti per i quali è prevista l'ultimazione dei lavori entro il 31 dicembre 2011) 302 lotti per un costo complessivo di 34,3 miliardi. Ad aprile 2010 il costo delle opere ultimate era stato valutato in 32,8 miliardi ed un anno ancora prima in circa 30 miliardi.

Il 68% del costo dei lotti ultimati al 31 dicembre 2011 è localizzato nei corridoi plurimodale padano e dorsale centrale.

In particolare il 30% (circa 10 miliardi) è localizzato nel corridoio plurimodale padano, e sono pressoché gli stessi considerati ultimati nei rapporti 2009 e 2010 se si esclude il Passante di Mestre, opera del costo complessivo pari a 1.186 Meuro (erano 1.135 Meuro un anno prima) considerata conclusa nei precedenti due

rapporti. Tale opera, invece, risulta oggi ancora in corso in base alla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che fa riferimento ai dati comunicati dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) al 31 maggio 2011. In particolare il R.U.P. comunica che "l'asse autostradale del Passante è stato aperto al traffico l'8 febbraio 2009, 282 giorni dopo la data prevista nel contratto del 30 aprile 2004 e 295 giorni prima rispetto alla data prevista dalla 1° perizia suppletiva e di variante. La 2° e 3° perizia suppletiva e di variante prevedono la realizzazione di opere di completamento dell'asse autostradale e di viabilità complementare tuttora in corso. Per tale motivo sono stati prorogati i tempi di esecuzione del Passante fino al 30 novembre 2012".

Gran parte del costo localizzato in questa macro opera è riferito ai due lotti della linea AV/AC Torino-Milano, opera dal costo di 7,8 miliardi, che rappresenta il 23% dell'ammontare complessivo dei lavori conclusi.

Nel corridoio plurimodale dorsale centrale si trova localizzato il 38% dei lotti ultimati in termini di costo (circa 13 miliardi). In questo caso sono gli stessi del Rapporto 2010. Nello specifico si tratta delle tratte AV/AC Milano-Bologna (in esercizio da Dicembre 2008) e Bologna-Firenze (entrata in esercizio a Dicembre 2009) del costo complessivo di oltre 11,6 miliardi; il raddoppio e il potenziamento tecnologico della Bologna-Verona (1,2 miliardi); la quarta corsia Modena-Bologna (opera ultimata nel 2006).

Rispetto alle opere ultimate monitorate nel Rapporto 2010, si sono aggiunte soprattutto opere stradali, interportuali e ferrovie metropolitane, per quanto riguarda i trasporti, e poi opere idriche e di edilizia pubblica.

I completamenti sulla rete stradale hanno riguardato: alcuni lotti della Salerno-Reggio Calabria (l'ammontare dei lavori conclusi è passato da 2,3 miliardi a 3,1 pari a meno di un terzo del costo complessivo dei lavori di completamento dell'ammodernamento attualmente programmati); la tratta campana della A3 (circa 367 milioni); alcuni lotti della SS 106 Jonica, dell'asse viario Fano-Grosseto E78, della SS 16 tratta Foggia – Cerignola, della SS 96 Barese: Tronco Altamura-Matera e della Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero; la bretella Salaria Sud (58 milioni); il tratto compreso tra la SS 1 Aurelia (Km. 21+500) e la SP Vetralla-Tuscania (Km 5+800) della Trasversale nord Orte-Viterbo (circa 47 milioni); il tratto dal km 32+412 al km 41+000 - Svincolo Villasanta, della S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari; interventi a sostegno della mobilità urbana di Messina; l'ammodernamento del collegamento SS 106 dir. Casello Taranto e la SS 106 Jonica; la SS n. 39 del Passo di Aprica nei Comuni di Edolo e Corteno Golgi (Lotto 1° e 2° con variante in galleria); l'ammodernamento del tratto da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte); il Sublotto "SS77 della Val di Chienti: tratto Collesentino II-Pontelatrave" nell'ambito dei lavori di realizzazione del 1° maxilotto/1° lotto/1.1 sublotto del Quadrilatero Marche-Umbria.

Per quanto riguarda gli interporti, entro il 2011 si prevede l'ultimazione: dei lavori di completamento del terminale Ovest e nuovo ponte sul Terdoppio dell'interporto di Novara; degli allacci plurimodali e adeguamento del porto di Livorno e interporto di Guasticce; del 1° lotto funzionale dei lavori di completamento dell'interporto di Battipaglia; del 2° e 3° lotto di completamento dell'Interporto di Nola.

Le tratte della rete metropolitana concluse nell'ultimo anno o che lo saranno entro il 2011 riguardano: alcune tratte del sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli (tratta Mergellina-San Pasquale e completamento della ristrutturazione stazione di Montesanto, terminale cittadino delle Ferrovie); il nodo ferroviario di Bari (collegamento stazione centrale-aerostazione-nord barese, 2° lotto); la tratta urbana dalla stazione Giovanni XXIII alla stazione Stesicoro, compresa la tratta in uscita dalla stazione di Stesicoro dei lavori di prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania.

Rispetto alle opere idriche ultimate, tre sono localizzate in Puglia: l'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto; il 1° e 2° lotto dei lavori di potenziamento dell'acquedotto potabile del Sinni; il completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio destro Ofanto e destro Rendina in agro di Lavello. Le restanti tre in Calabria, il 2° lotto, Opere a valle della centrale idroelettrica e impianto di potabilizzazione, dello schema idrico sulla diga del torrente Menta, Sicilia, il risanamento della diga Ancipa e infrastrutture connesse, e Sardegna, il 3° lotto dei lavori di interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis-Mogoro.

Le opere di edilizia pubblica ultimate, che sono numerose ma di dimensioni contenute, riguardano interventi inclusi nei programmi: Grandi Stazioni (le stazioni centrali di Torino, Milano e Napoli); emergenza terremoto in Abruzzo; di mantenimento in efficienza di edifici sedi di organismi istituzionali; edilizia carceraria.

Elenco 2.2.1. LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultimate (1) nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo –(Meuro)

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo opera	Numero scheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	Tratta AV/AC Milano-Torino - Novara-Milano e interconnessione con la linea FNME nel nodo di Novara	RFI Spa	Rete ferroviaria		Piemonte	2009	2.878,00
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	Completamento del raccordo autostradale Cimpello - SS 13 in corrispondenza dello svincolo al Km 85+550 con continuità sulla statale	ANAS Spa	Rete stradale		Friuli-Venezia Giulia	2009	13,74
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	SS n. 39 del Passo di Aprica: Sistemazione ed allargamento della sede stradale tra i km 15+000 e 28+000 nei Comuni di Edolo e Corteno Golgi - Lotto 1° e 2° (con variante in galleria)	ANAS Spa	Rete stradale		Lombardia	2011	24,26
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	(P) Ammodernamento del tratto da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte) - Lotto 1 - Peschiera Borromeo-Svincolo SP n. 39 "Cerca"	Provincia di Milano	Rete stradale	33	Lombardia	2011	ND
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	RFI Spa	Rete ferroviaria		Sicilia	2010	164,00
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Opere connesse al Ponte sponda calabra - Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello"	RFI Spa	Rete ferroviaria	43	Calabria	2011	26,00
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Adeguamento S.S. 28 - Variante di Pieve di Teco	ANAS Spa	Rete stradale		Liguria	2011	70,11
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Adeguamento S.S. 28 - Variante di Chiusavecchia	ANAS Spa	Rete stradale		Liguria	2009	84,48
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Tronco 3° - Lotto 1° - Stralcio A compreso tra la SS 1 Aurelia (Km. 21+500) e la SP Vetralla-Tuscania (Km 5+800)	ANAS Spa	Rete stradale	48	Lazio	2011	46,61
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Bretella Salaria Sud (collegamento stradale tra l'autostrada A1 dir. e la SS 4 Salaria a Monterotondo Scalo)	ANAS Spa	Rete stradale		Lazio	2011	58,19
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Adeguamento tratta campana A 3 (8 lotti)	Autostrade Meridionali Spa	Rete stradale		Campania	2011	367,40
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Autostrada Salerno-Reggio Calabria (36 lotti)	ANAS Spa	Rete stradale	53	Campania, Basilicata, Calabria	2011	3.100,53

segue

segue **Elenco 2.2.1. LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultimate (1) nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo** –(Meuro)

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo opera	Numero scheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa: tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114	ANAS Spa	Rete stradale	55	Sicilia	2009	573,61
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	RFI Spa	Rete ferroviaria		Emilia-Romagna	2010	294,65
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Raddoppio Pescara-Bari - Raddoppio e nuova galleria a nord di Ortona	RFI Spa	Rete ferroviaria		Abruzzo	2011	ND
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari - Taranto - by pass in variante Cagioni, sulla Taranto-Metaponto, a Bellavista, sulla Bari-Taranto	RFI Spa	Rete ferroviaria		Puglia	2010	ND
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16 (4 lotti)	ANAS Spa	Rete stradale		Puglia	2011	115,69
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Bari-Matera strada (SS 96-SS 99) - SS 96 Barese: Tronco Altamura-Matera (2 lotti)	ANAS Spa	Rete stradale		Puglia	2011	53,14
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Ammodernamento del collegamento SS 106 dir. Casello Taranto e la SS 106 Jonica	ANAS Spa	Rete stradale		Puglia	2011	24,99
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	Completamento funzionale SS 16 - SS 613 - Variante esterna di Lecce	ANAS Spa	Rete stradale	62	Puglia	2010	36,21
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero - Bologna-Verona - Raddoppio	RFI Spa	Rete ferroviaria		Emilia-Romagna	2009	892,32
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero - Bologna-Verona - Potenziamento tecnologico	RFI Spa	Rete ferroviaria		Emilia-Romagna	2009	273,77
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	Asse ferroviario Milano-Firenze - Tratta AV Bologna-Firenze	RFI Spa	Rete ferroviaria		Emilia-Romagna	2009	5.206,00
CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara - Raddoppio Fabriano-PM 228	RFI Spa	Rete ferroviaria		Marche	2009	ND

segue

segue **LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultimate (1)**
nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo –(Meuro)

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo operascheda	Numero operascheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Potenziamento Infrastrutturale Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari - Cosenza (velocizzazione tratta Sibari Reggio Calabria)	RFI Spa	Rete ferroviaria		Calabria	2009	42,87
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Asse viario Fano-Grosseto - E78 (17 lotti di cui 3 di costo noto)	ANAS Spa	Rete stradale		Toscana	2011	140,88
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Quadrilatero Marche Umbria - Opere infrastrutturali viarie - 1. Sublotto - SS77 della Val di Chienti: tratto Collesentino II-Pontelatrave (1 maxilotto/1 lotto/1.1 sublotto)	Quadrilatero Marche Umbria Spa	Rete stradale	71	Umbria	2010	ND
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Strada delle Tre Valli - Tratto Eggi-S. Sabino	Regione Umbria	Rete stradale	73	Umbria	2011	9,83
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli - SS 17 - Adeguamento sede stradale e miglioramento degli innesti tra km 58+000 e 68+500	ANAS Spa	Rete stradale		Abruzzo	2010	33,56
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero (3 lotti)	Provincia di Benevento	Rete stradale	78	Campania	2011	60,83
CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	SS 106 Jonica (4 lotti)	ANAS Spa	Rete stradale		Basilicata, Calabria	2011	158,82
SISTEMI URBANI	Programma Grandi Stazioni - Torino Porta Nuova - Adeguamento funzionale degli edifici di stazione	Grandi Stazioni Spa	Altra edilizia pubblica	83	Piemonte	2010	ND
SISTEMI URBANI	Programma Grandi Stazioni - Milano centrale - Adeguamento funzionale degli edifici di stazione	Grandi Stazioni Spa	Altra edilizia pubblica	83	Lombardia	2010	ND
SISTEMI URBANI	Programma Grandi Stazioni - Napoli centrale - Adeguamento funzionale degli edifici di stazione	Grandi Stazioni Spa	Altra edilizia pubblica	83	Campania	2010	ND
SISTEMI URBANI	Prolungamento della linea metropolitana M1 dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho compresa l'acquisizione di materiale rotabile (13 treni)	Comune di Milano/ATM Spa - Azienda Trasporti Milanesi	Ferrovie metropolitane	90	Lombardia	2009	264,40

segue

segue **Elenco 2.2.1. LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultime (1) nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo** –(Meuro)

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo opera	Numero scheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
SISTEMI URBANI	Accessibilità stradale Fiera Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Però" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale.		Rete stradale	92	Lombardia	2009	267,75
SISTEMI URBANI	Completamento G.R.A. di Roma (9 lotti)	ANAS Spa	Rete stradale	104	Lazio	2011	620,14
SISTEMI URBANI	Sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli - Tratta Mergellina-San Pasquale	Comune di Napoli	Ferrovie metropolitane	107	Campania	2011	297,50
SISTEMI URBANI	Sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli - Completamento della ristrutturazione stazione di Montesanto, terminale cittadino delle Ferrovie	SEPSA Spa	Ferrovie metropolitane		Campania	2010	19,21
SISTEMI URBANI	Progetto esecutivo Vallone S. Rocco - 1° lotto	Commissario Straordinario	Altre opere	115	Campania	2009	9,66
SISTEMI URBANI	Bari nodo ferroviario e metropolitana - Collegamento stazione centrale-aerostazione-nord barese: (II lotto)	Ferrotranviaria Spa	Ferrovie metropolitane		Puglia	2011	77,53
SISTEMI URBANI	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana - Linea metropolitana	RFI Spa	Ferrovie metropolitane		Sicilia	2010	38,60
SISTEMI URBANI	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana - Completamento tratto Collettore Nord e Svincolo Annunziata	Comune di Messina	Rete stradale		Sicilia	2011	50,00
SISTEMI URBANI	Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania - Tratta urbana dalla stazione Giovanni XXIII (e) alla stazione Stesicoro (i) compresa la tratta in uscita dalla stazione di Stesicoro	Gestione Commissariale Governativa della Ferrovia Circumetnea di Catania	Ferrovie metropolitane		Sicilia	2011	36,15
SISTEMI URBANI	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo - Struttura ex Archivio di Stato da adibire a locali della Corte d'Appello	Commissario Straordinario	Altra edilizia pubblica	124	Abruzzo	2011	3,00
SISTEMI URBANI	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo - Comando regionale Guardia di Finanza V.Giudice de l'Aquila	Commissario Straordinario	Altra edilizia pubblica	124	Abruzzo	2011	5,00
SISTEMI URBANI	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo - Caserma E.I. "Campomizzi" de L'Aquila	Commissario Straordinario	Altra edilizia pubblica	124	Abruzzo	2011	8,00

segue

segue **Elenco 2.2.1. LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultimate (1) nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo –(Meuro)**

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo opera	Numero scheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
SISTEMI URBANI	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo - Chiesa di San Domenico (messa in sicurezza)	Commissario Straordinario	Altra edilizia pubblica	124	Abruzzo	2010	2,00
SISTEMI URBANI	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo - Chiesa e convento di S. Bernardino	Commissario Straordinario	Altra edilizia pubblica	124	Abruzzo	2011	25,00
SISTEMI URBANI	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo - Palazzo di Giustizia de L'Aquila	Commissario Straordinario	Altra edilizia pubblica	124	Abruzzo	2010	30,00
SISTEMI URBANI	Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze)	RFI Spa	Altre opere		Toscana	2011	105,00
PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari - dal km 32+412 al km 41+000 - Svincolo Villasanta	ANAS Spa	Rete stradale	127	Sardegna	2011	53,64
HUB PORTUALI	Porto di Salerno - Stazione Marittima	Comune di Salerno	Opera portuale		Campania	2011	16,22
HUB PORTUALI	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco	ANAS Spa	Rete stradale		Veneto	2009	41,70
HUB INTERPORTUALI	Interporto di Nola - I lotto	Interporto Campano Spa	Interporti	136	Campania	2010	16,63
HUB INTERPORTUALI	Interporto di Nola - II e III lotto	Interporto Campano Spa	Interporti	136	Campania	2011	14,35
HUB INTERPORTUALI	Interporto di Battipaglia - 1° lotto funzionale: ferrovia intermodale, impiantistica generale e sistemazione delle aree esterne, capannone C3, ristrutturazione del corpo 1 del complesso di Torre Ray	Salerno Interporto Spa	Interporti	137	Campania	2011	17,35
HUB INTERPORTUALI	Piastra Logistica di Civitavecchia	Comune di Civitavecchia	Interporti	139	Lazio	2010	11,18
HUB INTERPORTUALI	Completamento terminale Ovest e nuovo ponte sul Terdoppio	CIM Spa - Centro Intermodale Merci di Novara	Interporti	140	Piemonte	2011	109,30
HUB INTERPORTUALI	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce	Interporto Toscano Amerigo Vespucci Spa	Interporti	143	Toscana	2011	26,08
SCHEMI IDRICI	MOL - Acquedotto Molisano Destro	ERIM Ente Risorse Idriche Molise	Rete idrica	149	Molise	2011	27,30
SCHEMI IDRICI	ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo - 1° lotto funzionale	Regione Abruzzo	Rete idrica	151	Abruzzo	2009	36,81
SCHEMI IDRICI	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	Ente Irrigazione Puglia Lucania ed Irpinia di Bari	Rete idrica	157	Basilicata	2010	17,22

segue

segue **Elenco 2.2.1. LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultimate (1) nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo –(Meuro)**

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo opera	Numero scheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
SCHEMI IDRICI	BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico - 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	Rete idrica	160	Basilicata	2009	14,74
SCHEMI IDRICI	BAS - Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni	Ente per lo Sviluppo dell'Irrigazione e la Trasformazione Fondiaria in Puglia, Lucania ed Irpinia	Rete idrica	161	Basilicata	2011	22,64
SCHEMI IDRICI	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I e II Lotto	Acquedotto Pugliese Spa	Rete idrica	162	Puglia	2011	32,49
SCHEMI IDRICI	PUG - Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto	Acquedotto Pugliese Spa	Rete idrica	163	Puglia	2011	52,62
SCHEMI IDRICI	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	Consorzio di Bonifica del Vulture e Alto Bradano	Rete idrica	164	Puglia	2011	19,68
SCHEMI IDRICI	CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta - 2° lotto - Opere a Valle della Centrale Idroelettrica - Impianto di potabilizzazione	Sorical Spa	Rete idrica	166	Calabria	2011	ND
SCHEMI IDRICI	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana	Rete idrica	168	Sicilia	2011	89,94
SCHEMI IDRICI	SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse	Sicilia.Hydro Spa	Rete idrica		Sicilia	2011	45,70
SCHEMI IDRICI	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis-Mogoro 3° lotto	ENAS - Ente Acque della Sardegna	Rete idrica	170	Sardegna	2011	15,10

segue

segue **Elenco 2.2.1. LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Opere ultimate (1) nel triennio 2009-2011 per macro opera e costo –(Meuro)**

Macro opera	Nome intervento	Soggetto titolare	Tipo opera	Numero scheda 2011	Luogo lavori principale	Ultimazione lavori	Costo al 30 aprile 2011
RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)	Terna Rete Elettrica Nazionale Spa	Comparto energetico	178	Sardegna	2011	750,00
RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE	Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse	Terna Rete Elettrica Nazionale Spa	Comparto energetico	179	Toscana	2011	135,00
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2011	27,64
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	P.S. Fiumicino Polaria – Caserma lavarone	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2011	6,82
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	Ministero Politiche Agricole	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2011	28,36
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2011	16,42
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2011	7,78
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2010	2,80
SEDI DI ISTITUZIONI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	Senato della Repubblica – Complesso della Minerva	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Altra edilizia pubblica	180	Lazio	2011	24,00
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA	Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta	Ministero della Giustizia	Edilizia penitenziaria	184	Sardegna	2011	86,13
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA	Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Edilizia penitenziaria	184	Sardegna	2011	85,97
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA	Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Edilizia penitenziaria	184	Sardegna	2011	57,20
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA	Nuovo istituto penitenziario di Oristano	SIIT - Lazio, Abruzzo e la Sardegna	Edilizia penitenziaria	184	Sardegna	2011	48,66
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA	Nuovo istituto penitenziario di Forlì - 1 fase	Ministero della Giustizia	Edilizia penitenziaria	184	Emilia-Romagna	2010	ND
150° ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria		Opera aeroportuale		Umbria	2011	42,50

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

(1) Comprese le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011.

2.2.1. Lo stato di attuazione per macro opere

Il programma approvato dal CIPE con delibera 121/2001 è attualmente strutturato in 24 macro opere tra corridoi plurimodali, sistemi urbani, hub portuali, interportuali e aeroportuali, schemi idrici, infrastrutture nei comparti energetico e telecomunicazioni, reti elettriche di trasmissione nazionale, nonché interventi di messa in sicurezza degli edifici scolastici e di mantenimento in efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni, interventi connessi alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia e infine il Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette.

Tabella 2.2.4. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA: costo delle opere per macro opera –
Confronto tra monitoraggi – (Meuro)

MACRO OPERA			30 APRILE					
2001	2010	Descrizione	2004 (1)	2005 (1)	2007 (1)	2009 (1)	2010 (1)	2011(1)
1	1	Sistema valichi	6.423	8.587	15.858	13.430	15.038	18.603
2	2	Corridoio plurim. padano	47.197	53.755	64.180	70.157	73.032	73.510
3	3	Corridoio plurim.tirreno-brennero	3.823	4.699	4.791	7.542	7.084	7.341
4	4	Corridoio plurim.tirrenico-nord europa	72.024	74.005	79.994	76.892	88.669	91.191
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	4.149	5.990	6.392	3.716	4.433	4.488
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.783	31.702	33.093	31.339	26.768	26.724
7	7	Mo.se.	4.132	4.132	4.272	4.272	4.678	5.496
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	4.989	6.404	6.404	6.605	6.350	7.200
9	9	Corridoio trasversale e dorsale appenninica	32.522	36.007	44.978	43.146	62.278	67.298
10	10	Sistemi urbani	19.701	23.192	26.712	37.431	40.212	43.467
11	11	Piastra log. euro mediterr. della Sardegna	1.574	2.282	2.513	3.513	4.318	4.520
12	12	Hub portuali	3.728	3.879	4.008	5.063	3.596	3.321
13	13	Hub interportuali	1.389	1.976	2.150	2.058	2.261	2.163
14	14	Allacc. ferr.e stradali grandi hub aerop.	310	1.350	2.505	1.887	1.752	1.722
15	15	Schemi idrici	4.641	4.641	4.969	4.346	5.793	5.723
16	16	Piano degli interventi del comparto energetico	0	0	700	877	877	965
16	17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale *	-	65	596	916	966	1.003
17	18	Piano interv.nel comparto delle telec.ni	-	-	-	-	-	-
No	19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	0	250	305	322	322	305
No	20	Piano Straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici	0	194	489	489	489	489
No	21	Piano straordinario per l'edilizia Scolastica e messa in sicurezza	-	-	-	-	1.019	1.021
No	22	Piano per l'edilizia penitenziaria	-	-	-	-	503	503
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	-	-	230	265	403
No	24	Parco della Salute - Osp. Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-
TOTALE			233.385	263.110	304.909	314.232	350.703	367.458

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

NB. Le macro opere precedute dalla voce "No" devono intendersi non comprese nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001

Con riferimento alle macro opere, particolare rilevanza assumono i corridoi plurimodali padano, tirrenico nord Europa, trasversale e dorsale appenninica e corridoio dorsale centrale.

Queste quattro macro opere rappresentano, nel loro insieme, il 70% (259 miliardi circa, con un incremento di circa 8 miliardi rispetto ad Aprile 2010) del costo complessivo del Programma (367 miliardi) aggiornato ad Aprile 2011, per oltre un quarto (101 opere) delle 390 opere censite.

Tra le altre macro opere si evidenziano i sistemi urbani e il sistema dei valichi, per valore economico, e gli schemi idrici per numero di opere. Nello specifico:

- ai **sistemi urbani** competono 43,5 miliardi pari al 12% del programma (l'11% un anno prima);
- ai **valichi** 18,6 miliardi pari al 5% del Programma (il 4% un anno prima);
- agli **schemi idrici** 67 opere (2 in più rispetto a un anno fa) per 5,7 miliardi.

Le restanti 15 macro opere, al netto del piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni e del Parco della Salute di Torino, si dividono 41 miliardi per 172 opere.

Rispetto allo stato di attuazione per macro opera si osserva uno stato più avanzato tra le opere medio piccole incluse in programmi edilizi e tra le opere del corridoio plurimodale dorsale centrale. Al contrario le macro opere con un avanzamento limitato per oltre il 90% alla fase di progettazione preliminare sono il sistema valichi e il corridoio plurimodale tirreno-brennero.

La percentuale del costo delle opere ancora in fase di progettazione diminuisce ma resta comunque superiore al 50% nei corridoi tirrenico nord Europa (74%), trasversale e dorsale appenninica (69%), Piastra logistica della Sardegna (87%) e hub interportuali (58%).

Tabella 2.2.5 - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Costo delle opere per macro opera e livello di attuazione raggiunto (Meuro)

MACRO OPERA		Progettazione	In gara	Con contratto	In corso	Conclusi	ND	Totale
2010	2011							
1	1	18.165	142	128	-	-	167,95	18.602,95
2	2	31.185	9.643	15.885	5.830	10.277	689	73.510
3	3	7.011					330	7.341
4	4	67.127	1.951	7.486	5.413	5.583	3.632	91.191
5	5	2.045	507	82	153	753	949	4.488
6	6	7258,43	1.140		5.344	12.982	-	26.724,32
7	7				5.496		-	5.496,19
8	8	850		6.350			-	7.200,00
9	9	46.352	13.595	904	3.289	447	2.711	67.298
10	10	18.260	4.902	5.742	9.965	1.894	2.703	43.467
11	11	3.947			140	103	330	4.520
12	12	1.600	480	669		58	515	3.321
13	13	1.262	146	48		195	513	2.163
14	14	776	623				323	1.722
15	15	2.452	350		192	582	2.146	5.723
16	16		965				-	965
16	17					1.003	-	1.003
17	18						-	-
No	19			11	116	137	41	305
No	20						489	489
No	21				30		991	1.021
No	22		38	62	64	278	61	503
No	23		44		237	43	80	403
No	24						-	-
TOTALE		208.290	34.526	37.368	36.269	34.334	16.671	367.458

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

Tabella 2.2.6. - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Costo delle opere per macro opera e livello di attuazione raggiunto (Composizione % orizzontale)

MACRO OPERA		Progettazione	In gara	Con contratto	In corso	Conclusi	ND	Totale
2010	2011							
1	1	97,6	0,8	0,7	-	-	0,9	100,0
2	2	42,4	13,1	21,6	7,9	14,0	0,9	100,0
3	3	95,5	-	-	-	-	4,5	100,0
4	4	73,6	2,1	8,2	5,9	6,1	4,0	100,0
5	5	45,6	11,3	1,8	3,4	16,8	21,1	100,0
6	6	27,2	4,3	-	20,0	48,6	-	100,0
7	7	-	-	-	100,0	-	-	100,0
8	8	11,8	-	88,2	-	-	-	100,0
9	9	68,9	20,2	1,3	4,9	0,7	4,0	100,0
10	10	42,0	11,3	13,2	22,9	4,4	6,2	100,0
11	11	87,3	-	-	3,1	2,3	7,3	100,0
12	12	48,2	14,4	20,1	-	1,7	15,5	100,0
13	13	58,3	6,7	2,2	-	9,0	23,7	100,0
14	14	45,0	36,2	-	-	-	18,8	100,0
15	15	42,8	6,1	-	3,4	10,2	37,5	100,0
16	16	-	100,0	-	-	-	-	100,0
17	17	-	-	-	-	100,0	-	100,0
18	18	-	-	-	-	-	-	-
No	19	-	-	3,5	38,0	44,9	13,6	100,0
No	20	-	-	-	-	-	100,0	100,0
No	21	-	-	-	2,9	-	97,1	100,0
No	22	-	7,6	12,3	12,7	55,2	12,1	100,0
No	23	-	10,9	-	58,8	10,6	19,8	100,0
No	24	-	-	-	-	-	-	-
	TOTALE	56,7	9,4	10,2	9,9	9,3	4,5	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

Tabella 2.2.7. - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 30 APRILE 2011 - Costo delle opere per macro opera e livello di attuazione raggiunto (Composizione % verticale)

MACRO OPERA	2010	2011	Progettazione					Con contratto	In corso	Conclusi	ND	Totale
			In gara	In corso	Conclusi	ND	Totale					
1	1	Sistema valichi	8,7	0,4	0,3	-	-	-	1,0	5,1		
2	2	Corridoio plurim. padano	15,0	27,9	42,5	16,1	29,9	4,1	20,0			
3	3	Corridoio plurim. tirreno-brennero	3,4	-	-	-	-	2,0	2,0			
4	4	Corridoio plurim. tirrenico-nord europa	32,2	5,7	20,0	14,9	16,3	21,8	24,8			
5	5	Corridoio plurim. adriatico	1,0	1,5	0,2	0,4	2,2	5,7	1,2			
6	6	Corridoio plurim. dorsale centrale	3,5	3,3	-	14,7	37,8	-	7,3			
7	7	Mo.S.E.	-	-	-	15,2	-	-	1,5			
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	0,4	-	17,0	-	-	-	2,0			
9	9	Corridoi trasv. e dorsale appenninica	22,3	39,4	2,4	9,1	1,3	16,3	18,3			
10	10	Sistemi urbani	8,8	14,2	15,4	27,5	5,5	16,2	11,8			
11	11	Piastra log. euro mediterranea della Sardegna	1,9	-	-	0,4	0,3	2,0	1,2			
12	12	Hub portuali	0,8	1,4	1,8	-	0,2	3,1	0,9			
13	13	Hub interportuali	0,6	0,4	0,1	-	0,6	3,1	0,6			
14	14	Allacc. ferr. e stradali grandi hub aerop.	0,4	1,8	-	-	-	1,9	0,5			
15	15	Schemi idrici	1,2	1,0	-	0,5	1,7	12,9	1,6			
16	16	Piano degli interventi comparto energetico	-	2,8	-	-	-	-	0,3			
16	17	Piano elettrodotti rete elettr. di trasmissione naz.*	-	-	-	-	2,9	-	0,3			
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-			
No	19	Prog.di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	-	-	0,0	0,3	0,4	0,2	0,1			
No	20	Piano str. messa in sicurezza edifici scolastici	-	-	-	-	-	2,9	0,1			
No	21	Piano str. edilizia scol. e messa in sicurezza	-	-	-	0,1	-	5,9	0,3			
No	22	Piano per l'edilizia penitenziaria	-	0,1	0,2	0,2	0,8	0,4	0,1			
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	0,1	-	0,7	0,1	0,5	0,1			
No	24	Parco della Salute - osp. Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-			
TOTALE			100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti attuatori

Completa il quadro lo stato di avanzamento al 30 Aprile 2011 per singola macro opera.

1. Sistema valichi

La macro opera denominata Sistema valichi comprende i trafori ferroviario e stradale di sicurezza del Frejus, quelli ferroviari del Sempione e Brennero. Nel complesso si tratta di infrastrutture destinate a migliorare gli scambi commerciali nonché a facilitare i trasporti in genere con l'Europa. L'avanzamento è oggi limitato alla progettazione per quanto riguarda i trafori ferroviari, la voce di maggiore investimento. Le altre opere non ferroviarie, riunite in questa famiglia di infrastrutture secondo la nuova struttura della delibera CIPE indicata dalla tabella 1 del DEF 2012-2014, si collocano in fase di gara (Terminal ferroviario di Isola della Scala, nuovo inserimento dell'8° Allegato Infrastrutture già monitorato nel 2010) o tra le opere con contratto (Galleria di sicurezza del traforo autostradale) se si escludono i lavori di messa in sicurezza della galleria esistente per i quali non è stato possibile classificare lo stato di attuazione.

Nel Sistema valichi, con un valore complessivo al 30 Aprile 2011 di 18,6 miliardi di euro (il 5% dell'intero Programma, era il 4% nel 2010) e una disponibilità di meno di 3 miliardi (15%), figurano le opere per le quali l'arco temporale di realizzazione risulta essere tra i più lunghi, data la complessità delle tipologie di infrastrutture da realizzare: il 2023 per i trafori ferroviari del Frejus e del Brennero; intorno al 2020 per il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona; dopo il 2015 per il completamento del raddoppio delle tratte ferroviarie tra Vignale-Oleggio-Arona e Laveno-Luino; intorno al 2016 per il traforo stradale del Frejus e il Terminal ferroviario di Isola della Scala.

Rispetto al 2010 questa macro opera ha registrato delle variazioni che hanno riguardato: l'esclusione dell'opera denominata "Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009", in quanto risulta confluita nell'opera "Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona"; l'acquisizione degli interventi: "Asse ferroviario Fortezza - Verona" dal Corridoio plurimodale tirreno-brennero; "Terminal ferroviario di Isola della Scala", Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010, tra gli interventi della macro opera "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali".

2. Corridoio plurimodale padano

La macro opera denominata Corridoio plurimodale padano, che segue l'itinerario del corridoio europeo n. 5 - che va da Lisbona a Kiev passando per Torino, Milano, Venezia e Trieste - è la seconda per volume di investimenti complessivo: si valuta infatti che ad oggi siano necessari circa 74 miliardi, cioè il 20% dell'intero Programma, a fronte di disponibilità pari al 51%. Vi sono inclusi

gran parte dei nuovi investimenti per il completamento del progetto Alta Velocità, in particolare la linea che dal Frejus, passando per Torino, Milano, Verona e Venezia arriva a Ronchi e poi a Trieste, nonché per l'adeguamento AC/AV della tratta Ronchi-Udine linea Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna. In questo corridoio ricadono l'accessibilità ferroviaria e stradale con l'aeroporto di Malpensa e con la Valtellina, importanti infrastrutture a completamento del corridoio autostradale europeo n. 5 e dei Valichi confinari (l'ampliamento dell'autostrada A4, i raccordi Villesse-Gorizia, A4 - Valtrompia, Ospitaletto-Montichiari), ma anche i sistemi pedemontani piemontese, lombardo e veneto.

In questo corridoio rientrano rilevanti operazioni di partenariato: i nuovi collegamenti autostradali Asti-Cuneo, Brescia-Bergamo-Milano, Tangenziale est esterna di Milano e Pedemontana Veneta, i grandi cantieri autostradali in corso o prossimi ad esserlo; l'autostrada medio padana veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico (AMPV), il nuovo sistema delle tangenziali venete nel tratto Verona, Vicenza, Padova, il grande raccordo anulare di Padova, il prolungamento della A27 Belluno-Cadore e la Pedemontana piemontese, tutte opere da realizzare con lo strumento della finanza di progetto e oggi in fase di affidamento. Per la maggioranza dei progetti si prevede l'ultimazione dopo il 2015.

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera le **opere concluse** rappresentano il **16%** del costo complessivo.

Tra le principali novità rispetto al Rapporto 2010 si evidenzia l'acquisizione di due nuove opere su indicazione dell'8° Allegato Infrastrutture: l'Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona e la quinta corsia della A8 (Milano Nord A9). Le altre variazioni hanno riguardato l'acquisizione degli interventi: "Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano) " dal Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa; "Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" dai Sistemi Urbani; due nuovi interventi, su indicazione dell'8° allegato infrastrutture, denominati "(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione RFI di Rho Fiera Milano e l'Aeroporto di Malpensa" e "nuova funivia Pontal di Entrèves". La macro opera è stata inoltre interessata dal trasferimento dell'intervento "(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche", Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010, tra le opere dei Sistemi Urbani.

3. Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero

Nella macro opera denominata corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, che fa parte degli assi di connessione con i corridoi europei, si concentra un costo di 7,3 miliardi (il 2% del totale), a fronte di disponibilità pari al 47%, destinati all'asse ferroviario e stradale Tirreno-Brennero che collega il porto di La Spezia con Parma e poi Verona. Tra le principali infrastrutture coinvolte figurano: il completamento della linea ferroviaria Pontremolese (2,3 miliardi); il raccordo

autostradale A15 Parma-La Spezia, località Fontevivo, e l'autostrada A22 Brennero-Modena, località Nogarole Rocca (2,7 miliardi); la terza corsia autostradale tra A12 parte ligure Carrara-S. Stefano Magra e opere connesse (circa 1,5 miliardi); Tangenziale Nord alla città di Verona compreso il Tunnel delle Torricelle (330 Meuro); il nuovo ponte sull'Adige in comune di Dolcè (nell'ambito del TIBRE); il collegamento tra la A22 del Brennero e il sistema viabilità del lago di Garda.

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera il **95%** del costo è relativo a opere in fase di **progettazione** con ultimazione prevista dopo il 2015.

La novità rispetto al Rapporto 2010 è il trasferimento dell'opera "Asse ferroviario Fortezza - Verona" tra gli interventi del Sistema valichi.

4. Corridoio plurimodale tirrenico Nord Europa

Il corridoio plurimodale tirrenico Nord Europa - che segue l'itinerario del corridoio europeo n. 1 Palermo-Berlino risalendo la costa tirrenica fino a Genova ed ai valichi del Gottardo e Sempione passando per Milano - è il corridoio che presenta il maggiore investimento con 91 miliardi di euro (circa un quarto del costo totale in programma) a fronte di disponibilità pari al 26%.

Al suo interno figurano importanti opere ferroviarie e stradali. In particolare tra le principali infrastrutture ferroviarie si citano: l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania che da solo vale circa 36 miliardi dei quali 18,7 destinati alla realizzazione della Nuova linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria (tratta Sapri-Reggio Calabria), come indicato nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 23 Dicembre 2010, opera che attualmente dispone del solo studio di fattibilità; l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano-Sempione che vale quasi 9 miliardi dei quali 6,2 per la costruzione del valico dei Giovi, strategico per il collegamento AV Genova-Milano; il potenziamento del sistema Gottardo del valore di 1,5 miliardi di cui 1,4 per il quadruplicamento della linea Chiasso-Monza, tratto bivio Rosales-Seregno. Sul fronte stradale, rientrano in questo corridoio importanti infrastrutture stradali quali: il nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa, collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra (progetto unitario tratte autostradali Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa), del valore presunto di circa 5,8 miliardi; l'Asse autostradale Cecina-Civitavecchia (3,8 miliardi); il sistema intermodale integrato Roma-Latina e Cisterna-Valmontone (2,6 miliardi); l'adeguamento della SS 4 Salaria nel tratto Roma-Rieti (2,3 miliardi); gli assi Salerno-Reggio Calabria (11,5 miliardi), Messina-Palermo (oltre 1 miliardo) e Messina-Siracusa-Gela (2,3 miliardi); l'itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle (1,5 miliardi); l'asse Palermo-Agrigento (1,7 miliardi); l'asse Gela-Agrigento-Trapani (1,9 miliardi); altri interventi destinati al potenziamento del sistema autostradale siciliano.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento lavori, in questa macro opera le **opere concluse rappresentano il 6% del costo complessivo** e l'ultimazione della maggior parte dei progetti, sia ferroviari che stradali è attesa **dopo il 2015**.

Tra le novità rispetto al Rapporto 2010 si evidenzia l'acquisizione di due nuovi interventi, su indicazione del 9° allegato infrastrutture, denominati "Prolungamento della AV/AC a sud - Nuovo collegamento Palermo-Catania (Castelbuono-Catania)" e "Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica".

5. Corridoio plurimodale adriatico

Nel Corridoio plurimodale adriatico, che segue l'itinerario del corridoio europeo n° 8 che collega le regioni adriatico-ioniche con l'area balcanica e dei Paesi del Mar Nero, è oggi localizzato poco più dell'1% del nuovo valore dell'intero Programma, pari a circa 4,5 miliardi di euro dei quali il 57% con risorse disponibili.

Ne fanno parte il potenziamento dell'asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto, alcune infrastrutture di media dimensione finalizzate al potenziamento delle reti stradali di Marche, Abruzzo e Puglia.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento lavori, in questa macro opera le **opere concluse** rappresentano quasi il **17%** del costo complessivo e per gran parte delle altre l'ultimazione, prevista nel Rapporto 2010 entro il 2015, viene posticipata.

Tra le novità rispetto al Rapporto 2010 si evidenzia il trasferimento dell'opera denominata "Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi", nuovo inserimento dell'8° Allegato infrastrutture già monitorato nel 2010, tra le opere del corridoio plurimodale dorsale centrale.

6. Corridoio plurimodale dorsale centrale

Il corridoio plurimodale dorsale centrale - che collega la costa tirrenica con il Nord Europa - vale oggi circa 26,7 miliardi, cioè il 7% del Programma. Al suo interno figurano: due tratte della linea ferroviaria ad Alta Velocità, Firenze-Bologna e Bologna-Milano e il nodo ferroviario di Firenze per un valore complessivo di oltre 13 miliardi (il 49% del totale macro opera e il 4% del totale nazionale); l'asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero che riguarda il raddoppio e potenziamento tecnologico della tratta Bologna Verona (1,2 miliardi); la variante di Valico, tratto in variante dell'autostrada A1 Milano-Napoli tra Bologna e Firenze, del valore aggiornato a 3,6 miliardi; diversi interventi lungo la rete autostradale dell'Emilia Romagna; la nuova autostrada Modena-Lucca.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento lavori, in questa macro opera le **opere concluse** rappresentano quasi il **50%** del costo complessivo.

Tra le novità rispetto al Rapporto 2010 si evidenzia: l'acquisizione dell'opera denominata "Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi", nuovo inserimento dell'8° Allegato Infrastrutture, già monitorato nel 2010 tra le opere del corridoio adriatico; il trasferimento dell'opera "Itinerario

Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e riqualificazione E 55 Nuova Romea" tra le opere del Corridoio trasversale e dorsale appenninica.

7. Mo.S.E.

Il progetto Sistema Mo.S.E. del costo complessivo aggiornato a 5,5 miliardi dei quali 3,6 disponibili (il 65%), comprende tutte le opere previste nell'ambito del Piano per la salvaguardia di Venezia che devono essere realizzate alle bocche di porto e che sono state giudicate essenziali per difendere i centri abitati sia dagli allagamenti più frequenti che da quelli eccezionali. La realizzazione è stata affidata in regime di concessione al Consorzio Venezia Nuova ed i lavori hanno avuto inizio nel mese di febbraio 2003, mentre l'ultimazione è prevista entro il 2014. Lo stato di avanzamento dei lavori comunicato dal R.U.P. a maggio 2011, è del 52%.

8. Ponte sullo Stretto

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del Ponte sullo Stretto (6,35 miliardi) risulta completata la progettazione definitiva ed in fase di elaborazione il Piano economico finanziario. L'avvio dei lavori è programmato per aprile 2012 e l'ultimazione per giugno 2018.

9. Corridoio trasversale e dorsale appenninica

Questo corridoio fa parte degli assi di connessione con i Corridoi Europei e risale l'Appennino dalla Calabria all'Emilia Romagna. In termini economici le infrastrutture localizzate nell'area costano poco meno di 67,3 miliardi, pari al 18% del nuovo costo complessivo del programma. Tra le infrastrutture più consistenti, localizzate nella parte meridionale di questa macro opera, figurano: il corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria, del costo complessivo di 18,8 miliardi di cui 18,6 per l'adeguamento della SS 106 Jonica Taranto-Reggio Calabria; l'Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico (4,9 miliardi); i collegamenti viari Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli S. Vittore (3,4 miliardi), Mediano Murgia-Pollino Gioia del Colle-Matera-Lauria (1,3 miliardi), Benevento-Caserta (1,1 miliardi), Caianello A1- Benevento (572 milioni); la variante di Caserta e bretelle di collegamento con aeroporto di Grazzanise (315 milioni). Nella parte centro settentrionale invece troviamo: l'Itinerario Orte-Mestre opera del costo complessivo di 9,8 miliardi, dei quali 8,3 disponibili secondo il 9° allegato infrastrutture, da realizzare con lo strumento della finanza di progetto; il potenziamento della trasversale ferroviaria Orte-Falconara (3,4 miliardi); diffusi interventi di media dimensione sulla rete stradale del Lazio e dell'Abruzzo; l'asse stradale Fano Grosseto E78 (4,2 miliardi); il Quadrilatero Marche-Umbria (2,2 miliardi); il Nodo di Perugia (1,1 miliardi); diversi interventi per l'adeguamento dei valichi appenninici di collegamento tra Toscana ed Emilia Romagna.

In questa macro opera prevalgono le opere in fase progettuale (70%), mentre le opere ultimate rappresentano meno dell'1%, una percentuale che sembra destinata a rimanere tale a lungo poiché l'ultimazione della gran parte delle opere è prevista dopo il 2015.

Significativa anche la quota delle opere in gara (20%) tra le quali sono comprese quattro iniziative di finanza di progetto: l'itinerario Orte-Mestre; la bretella di collegamento meridionale A1-A14 Itinerario Termoli S. Vittore; Caianello A1- Benevento; la variante di Caserta e bretelle di collegamento con aeroporto di Grazzanise.

Tra le principali novità rispetto al Rapporto 2010 si evidenzia: l'acquisizione di due nuove opere denominate "Potenziamento tecnologici veloci dorsale appenninica" (nuovo inserimento 9° allegato infrastrutture) e Raccordo autostradale Siena – Firenze, adeguamento e messa in sicurezza (nuovo inserimento 8 allegato infrastrutture); l'acquisizione dell'opera "Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre, opere classificata nel 2010 tra le opere del Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale. Inoltre nella macro opera si colloca l'intervento denominato "Completamento e raddoppio Napoli - Cancello - Frasso Telesino - Apice –Orsara" nuovo inserimento dell'8° allegato già monitorato nel 2010.

10. Sistemi urbani

Il valore di questa macro-opera supera i 43 miliardi di euro e comprende interventi diffusi sul territorio nazionale ma concentrati nelle principali città. Sono comprese prevalentemente opere per il trasporto metropolitano e stradale finalizzato al decongestionamento dei grandi centri urbani, tra le quali figurano alcune opere essenziali per la riuscita dell'**Expo 2015** di Milano (il prolungamento delle linee M5 e M4 di Milano e l'asse ferroviario Rho-Gallarate), il GRA e la nuova linea C della rete metropolitana di Roma e poi la rete metropolitana regionale campana. Tra le altre opere sono comprese la riqualificazione delle 13 principali stazioni ferroviarie italiane coinvolte nel progetto AV/AC e alcune opere connesse al risanamento del sottosuolo di Napoli, nonché alcuni nuovi interventi inseriti con l'8° Allegato Infrastrutture: il Nodo ferroviario di Milano, fermata ferroviaria Forlanini; le "opere di prima fase" relative all'opera "Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria"; la tangenziale Est e Corso Marche" relativi all'opera Nodo di Torino e accessibilità stradale; l'opera Bologna - SFM metropolitano.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti localizzati in questa macro opera risulta predominante la **fase progettuale (42%)**. Significative anche le quote delle opere che si collocano nelle tre fasi di attuazione successive, mentre non raggiungono il 5% le opere concluse.

Tra le principali novità rispetto al Rapporto 2010, oltre ai nuovi inserimenti sopra citati, si segnala il trasferimento dell'opera denominata "Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" tra le opere del Corridoio plurimodale padano.

11. Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna

Questa macro opera comprende il potenziamento del sistema trasportistico dell'isola per un valore di circa 4,5 miliardi di euro. In particolare è previsto l'adeguamento di alcune delle principali arterie stradali dell'isola a partire dalla SS 131, nonché diversi interventi per lo sviluppo organico della rete delle autostrade del mare. Tra questi ultimi figurano, da un lato, l'adeguamento degli impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari, dall'altro, una serie di interventi sulle reti stradale e ferroviaria di accesso a porti, aeroporti e interporti.

Quasi il 90% degli interventi inclusi nella Piastra Logistica sono oggi in fase di progettazione.

Le novità rispetto al Rapporto 2010 riguardano 2 nuovi inserimenti 8° allegato infrastrutture, già monitorati nel 2010, ed un nuovo inserimento 9° allegato infrastrutture (Interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano).

12. Hub portuali

Il costo degli interventi inclusi nella macro opera è oggi stimato in 3,3 miliardi e comprende il potenziamento di 14 porti italiani. I maggiori investimenti sono previsti per gli allacciamenti plurimodali e l'adeguamento delle piastre logistiche liguri di Genova, Savona e La Spezia, e per i porti di Trieste, Ancona, Civitavecchia e Taranto.

Anche in questo caso prevalgono gli interventi in fase di **progettazione** (poco meno del 50% del costo), mentre tra i principali interventi in fase di gara o con contratto firmato si segnalano: il collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità e la piastra portuale di Taranto da realizzare in regime di finanza di progetto; la variante alla SS 1 Aurelia *bis* nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albisola superiore di collegamento con il porto di Savona; la variante alla SS 1 Aurelia, 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale, di collegamento con il porto di La Spezia. Tra gli interventi degli hub portuali si colloca anche un'opera ultimata: il raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco, intervento del sistema portuale veneto.

La novità rispetto al Rapporto 2010 riguarda un nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010 (Hub portuale di Ravenna).

13. Hub interportuali

Gli interventi di potenziamento delle infrastrutture interportuali rappresentano un valore di circa 2,2 miliardi di euro dei quali il 30% disponibili. Tra i principali interporti coinvolti vi sono quelli campani di Nola, Battipaglia e Marcianise/Maddaloni, quelli dell'area romana di Fiumicino e Tivoli, Gioia Tauro, il centro merci di Novara e il centro intermodale di Segrate.

Oltre il 58% del costo degli interventi degli hub interportuali riguarda opere in fase di **progettazione**, ma si rileva anche un 9% di opere completate: "Opere a

corollario” della piastra logistica di Civitavecchia (11,2 Meuro); I lotto dell’Interporto di Nola (16,6 Meuro); completamento del terminale ovest e del nuovo ponte sul Terdoppio nell’interporto di Novara (109 Meuro).

Rispetto al Rapporto 2010 risultano due nuovi inserimenti 8° allegato infrastrutture: Hub Interportuali – Augusta e Hub Interportuale Sistema idroviario - padano-veneto

14. Allacciamenti grandi hub aeroportuali

All’interno di questa macro opera rientrano i collegamenti stradali, ferroviari o metropolitani agli aeroporti di Venezia, Verona, Parma, Catania, Palermo e Pescara e il sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise e Salerno. La nuova stima di costo si attesta su 1,7 miliardi di euro destinati per la maggior parte alla metropolitana leggera di Palermo (1,1 miliardi).

Il 45% del costo degli interventi degli hub interportuali riguarda opere in fase di progettazione, ma si rileva anche un 36% di opere in gara.

15. Schemi idrici

Questa macro opera comprende **67 opere** che riguardano otto regioni del Mezzogiorno, per un costo complessivo previsto di circa 5,7 miliardi dei quali meno di un terzo disponibili. Anche in questo caso la maggior parte degli interventi è oggi in fase di **progettazione (43%)**, ma si rileva anche un 10% di interventi conclusi per un ammontare di 582 Meuro.

La novità rispetto al Rapporto 2010 riguarda un nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010 (Sistema di adduzione principale alla città di Napoli).

16. Piano degli interventi nel comparto energetico

Questa famiglia di infrastrutture comprende 22 opere e il costo è relativo ai soli investimenti per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi “Tempa Rossa” (965 Meuro).

17. Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale

Questa famiglia di infrastrutture comprende **30 interventi**. Il costo è di poco più di 1 miliardo ed è relativo a 5 opere tra le quali il nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) cui competono 750 milioni (il 75% del totale macro opera).

Rispetto allo stato di avanzamento lavori, al 31 dicembre 2011 le cinque opere deliberate dal CIPE, le uniche con importo conosciuto, saranno concluse.

18. Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni

Gli interventi del comparto delle telecomunicazioni non sono stati oggetto di monitoraggio.

19. Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (art. 4, comma 151, L.350/2003 finanziaria 2004)

Il programma di "mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali" è finalizzato a migliorare i livelli di funzionalità operativa dei complessi sedi delle istituzioni strategiche per la sicurezza dello Stato. E' stato in seguito integrato con le opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali.

Nello specifico il programma si compone di **22 interventi**, del costo complessivo di 305 Meuro quasi interamente disponibili (92%), così distinti:

1. Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro
2. Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto
3. Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto
4. Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni
5. Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo
6. Ministero dell'Interno – Caserma Ferdinando di Savoia
7. P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone
8. Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi
9. Ministero Politiche Agricole
10. Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari
11. Camera dei Deputati – Complesso del Seminario
12. Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema
13. Palazzo Venezia
14. Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo
15. Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo
16. Museo Storico delle Comunicazioni
17. Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto
18. Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto
19. Senato della Repubblica – Complesso della Minerva
20. Camera dei Deputati – Vicolo Valdina
21. Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio
22. Ministero Beni Culturali – Collegio Romano

Rispetto allo stato di avanzamento la quota dei completati è pari al 45% del costo. Un altro 38% riguarda opere in corso.

20. Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (art. 3, comma 91, L. 350/2003 finanziaria 2004)

Il "Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici" prevede interventi di adeguamento strutturale, con particolare riguardo agli edifici insistenti nelle zone soggette a rischio sismico, e si articola in due stralci per complessivi 489 Meuro riferiti a 1.593 interventi.

Di seguito si riporta lo stato di attuazione del programma al 31 dicembre 2010.

LA COMPOSIZIONE DEI PIANI STRALCIO AL 31 DICEMBRE 2010 – La ripartizione delle disponibilità

Regioni	Primo programma stralcio	Secondo programma stralcio	Primo programma stralcio di rimodulazione	Totale utilizzato	Residui di programmazione	Disponibilità complessiva
Abruzzo	9.411.420,00	17.858.330,68	1.980.000,00	29.249.750,68	8.580,00	29.258.330,68
Basilicata	7.577.000,00	12.308.655,73	-	19.885.655,73	-	19.885.655,73
Calabria	35.135.000,00	49.176.803,60	-	84.311.803,60	-	84.311.803,60
Campania	28.887.000,00	62.079.228,47	4.205.991,96	95.172.220,43	-	95.172.220,43
Emilia R.	5.741.000,00	10.320.966,34	800.271,54	16.862.237,88	-	16.862.237,88
Friuli V.G.	6.077.000,00	7.998.666,25	-	14.075.666,25	-	14.075.666,25
Lazio	14.000.000,00	22.491.716,38	-	36.491.716,38	-	36.491.716,38
Liguria	1.211.000,00	1.681.660,29	-	2.892.660,29	-	2.892.660,29
Lombardia	450.000,00	994.688,34	648.965,13	2.093.653,47	-	2.093.653,47
Marche	8.692.677,60	13.084.525,47	1.006.205,06	22.783.408,13	-	22.783.408,13
Molise	3.276.000,00	5.784.872,20	300.000,00	9.360.872,20	-	9.360.872,20
Piemonte	1.053.727,00	1.357.284,09	-	2.411.011,09	-	2.411.011,09
Puglia	3.181.000,00	7.954.957,32	-	11.135.957,32	74.000,00	11.209.957,32
Sicilia	26.321.838,03	50.285.325,16	2.639.468,44	79.246.631,63	0	79.246.631,63
Toscana	11.113.000,00	25.237.743,28	376.397,93	36.727.141,21	-	36.727.141,21
Umbria	6.732.000,00	10.087.223,61	626.990,81	17.446.214,42	-	17.446.214,42
Trentino A.A.	-	883.949,64	-	883.949,64	-	883.949,64
Veneto	2.751.748,19	3.863.623,86	1.354.192,60	7.969.564,65	-	7.969.564,65
Totale	171.611.410,82	303.450.220,71	13.938.483,47	489.000.115,00	82.580,00	489.082.695,00
%	35,10%	62,0%	2,8%	100,0%	0,0%	100,0%

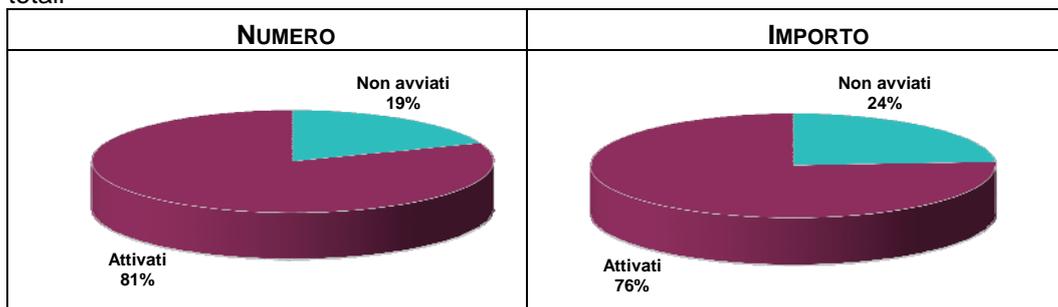
Fonte: elaborazione CRESME su dati MIT Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali - Relazione semestrale sull'avanzamento del 1° e 2° Programma Stralcio al 31 dicembre 2010

LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2010 – Interventi programmati

	Numero		Importo	
	V.a.	%	V.a.	%
INTERVENTI PROGRAMMATI TOTALI	1.593	100%	489.000.115	100%
NON AVVIATI	307	19%	116.619.028	24%
ATTIVATI	1.286	81%	372.381.087	76%
Documento di attuazione da firmare	18	1%	6.264.775	1%
Documento di attuazione protocollato	1.268	80%	366.116.311	75%
Gara e affidamento lavori	632	40%	173.431.373	35%
Stipula contratto di prestito	1.116	70%	317.551.036	65%
Lavori ultimati	247	16%	62.249.284	13%

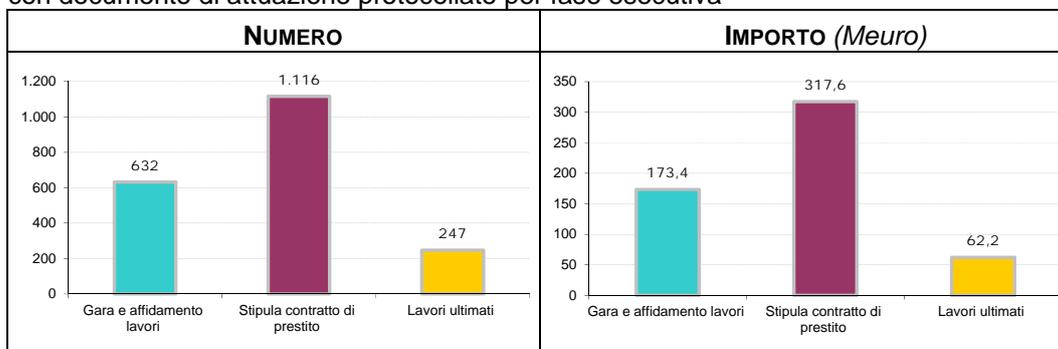
Fonte: elaborazione CRESME su dati MIT Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali - Relazione semestrale sull'avanzamento del 1° e del 2° Programma Stralcio al 31 dicembre 2010

LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2010 - Interventi programmati totali



Fonte: elaborazione CRESME su dati MIT Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali - Relazione semestrale sull'avanzamento del 1° e 2° Programma Stralcio al 31 dicembre 2010

LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2010 – Interventi programmati con documento di attuazione protocollato per fase esecutiva



Fonte: elaborazione CRESME su dati MIT Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali - Relazione semestrale sull'avanzamento del 1° e 2° Programma Stralcio al 31 dicembre 2010

21. Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza

La nuova macro opera denominata "Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza", prevista dalla Tabella 14 del DPEF 2010-2013, riunisce gli interventi di messa in sicurezza delle scuole che saranno finanziati con il fondo da 1 miliardo di euro disposto con la delibera n. 3/2009 nell'ambito della complessiva assegnazione di 5 miliardi di euro a favore del Fondo infrastrutture.

Al 30 aprile 2011 sono stati monitorati, dal punto di vista attuativo, gli interventi deliberati dal CIPE. Nel dettaglio si tratta: della nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma (30 Meuro); degli interventi di ricostruzione e messa in sicurezza degli edifici scolastici della Regione Abruzzo, danneggiati a seguito degli eventi sismici verificatisi nel mese di aprile 2009 (226 Meuro); del Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico (358 Meuro); della messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (0,4 Meuro).

Di seguito si presenta il riepilogo regionale degli interventi e dei costi.

PROGRAMMA STRAORDINARIO STRALCIO DI INTERVENTI URGENTI SUL PATRIMONIO SCOLASTICO FINALIZZATI ALLA MESSA IN SICUREZZA E ALLA PREVENZIONE E RIDUZIONE DEL RISCHIO CONNESSO ALLA VULNERABILITÀ DEGLI ELEMENTI, ANCHE NON STRUTTURALI, DEGLI EDIFICI SCOLASTICI

Regione	N. interventi	Costo (Meuro)
Abruzzo	65	9,115
Basilicata	27	5,920
Calabria	28	12,774
Campania	101	38,878
Emilia Romagna	125	20,954
Friuli Venezia Giulia	5	6,218
Lazio	154	35,495
Liguria	43	7,714
Lombardia	152	49,890
Marche	42	10,510
Molise	15	2,007
P.A. di Bolzano	-	-
P.A. di Trento	-	-
Piemonte	83	28,950
Puglia	181	25,089
Sardegna	99	13,052
Sicilia	296	36,310
Toscana	64	20,133
Umbria	37	6,998
Valle d'Aosta	3	875
Veneto	186	27,000
Totale	1.706	358,422

Fonte: Delibera CIPE 32/2010 (Allegato)

22. Piano per l'edilizia penitenziaria

La macro opera denominata "Piano per l'edilizia penitenziaria" riunisce gli interventi di edilizia carceraria finanziati con il fondo da 200 Meuro disposto con la delibera n. 3/2009 nell'ambito della complessiva assegnazione di 5 miliardi di euro a favore del Fondo infrastrutture.

Il Piano include **otto opere** del costo complessivo di 503 milioni, in corso di completamento, e più specificatamente riguarda i nuovi istituti penitenziari di Cagliari, Sassari, Tempio Pausania, Oristano, Forlì, Rovigo, Savona e Reggio Calabria, che aumentano la capacità totale a 2.095 "posti detenuto". Tale programma è stato elaborato dal Ministero della Giustizia in collaborazione con il MIT.

23. Interventi infrastrutturali connessi alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia

Il programma degli interventi per la celebrazione per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, prevede la realizzazione di:

- un primo nucleo del "Centro delle scienze e delle tecnologie" a Roma;
- il nuovo "Parco della musica" che ospiterà le manifestazioni del Maggio Fiorentino, nell'area dell'ex "Officina grandi riparazioni" a Firenze;

- il nuovo “Palazzo del cinema e dei congressi”, nell’ambito della riqualificazione delle aree del Lido, a Venezia;
- la riqualificazione dell’aeroporto internazionale Sant’Egidio dell’Umbria.

Al 30 aprile 2011 il costo complessivo dei **quattro interventi** monitorati, inseriti nel PIS **ai soli fini delle procedure di approvazione**, come indicato nel DPEF 2008-2012, è di 403 milioni dei quali 279 disponibili.

Rispetto allo stato di avanzamento la quota dei lavori in corso è pari al 59% del costo. Un altro 11% riguarda opere completate.

24. Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette

La nuova macro opera denominata “Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette” - inserita esclusivamente a **fini procedurali** - riguarda la realizzazione di un nuovo polo ospedaliero a Torino. L’opera è stata inserita nel Programma Legge Obiettivo con Delibera del CIPE 3/2005 “*Legge n. 443/2001. Integrazione 1° programma delle opere strategiche*” e risulta compresa nel 7° allegato infrastrutture nella Scheda Regioni “Intese Generali quadro – Piemonte”.

2.3. La “legge obiettivo” e l’evoluzione del mercato generale dei lavori pubblici

In questo capitolo viene presentata la consueta analisi del mercato dei lavori pubblici, dal punto di vista dei bandi di gara e delle relative aggiudicazioni. Un’analisi che, come si è constatato nel corso degli anni, fornisce un importante strumento per valutare gli effetti del Programma per le Infrastrutture Strategiche. Ciò appare ancora più utile alla luce dei contenuti del decreto legge 13 maggio 2011, n. 70, recante prime disposizioni urgenti per l’economia in occasione del semestre europeo, convertito con modificazioni dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, in materia di affidamento, realizzazione e verifica delle opere pubbliche. Disporre di una serie di dati e di analisi sul mercato dei bandi e delle aggiudicazioni consentirà, infatti, di verificarne l’efficacia nel tempo.

Un mercato che, come emerge dalla nuova analisi trasversale delle opere pubbliche, basata sulle diverse modalità di realizzazione, si caratterizza per la profonda trasformazione nella direzione di una sempre maggiore separazione tra il mercato “tradizionale” e i cosiddetti “nuovi mercati”.

L’evoluzione del mercato dei lavori pubblici dal 2002, primo anno di operatività della “legge obiettivo”, è ormai nota dalla lettura dei precedenti rapporti. In estrema sintesi se ne ricordano le tappe fondamentali. A partire dal 2002 fino al 2004 si è assistito ad un incremento continuo delle risorse destinate agli appalti di opere pubbliche: circa 21 miliardi e mezzo di euro nel 2001, 24 miliardi di euro

nel 2002, quasi 34 miliardi di euro nel 2003 fino a raggiungere il picco massimo registrato sino ad oggi di oltre 37 miliardi di euro nel 2004.

Il 2005 costituisce un anno di svolta, in quanto viene registrata un'inversione di tendenza con un calo complessivo della spesa per gli appalti pubblici che dura fino al 2007, quando si assesta al di sotto dei 29 miliardi di euro, in stretta correlazione con il rallentamento delle iniziative legate al Programma straordinario.

A partire dalla seconda metà del 2007 si assiste, invece, ad una ripartenza, con un mercato che supera la soglia dei 31 miliardi di euro nel 2008 (+9%), livello di spesa confermato nel 2009 e superato nel 2010 (32,8 miliardi).

Pertanto la caratteristica degli ultimi anni è una maggiore variabilità del mercato, con periodi di crescita e di frenata che si susseguono rapidamente: nei primi quattro mesi del 2011 infatti il mercato segna una nuova flessione, dell'ordine del 5%, un dato che potrebbe mutare alla fine dell'anno, come avvenuto lo scorso anno (-5% nei primi cinque mesi, +6,7% a fine anno).

In relazione al numero delle gare, il risultato è invece una curva in costante calo dal 2002 al 2009: si è, infatti, passati da 35.449 a 18.594 bandi (-47,6%), il livello minimo degli appalti pubblici dal 1995 a oggi. I dati dei primi quattro mesi dell'anno in corso mostrano un ulteriore ridimensionamento rispetto allo stesso periodo del 2010 (-5,5%).

La dinamica dei primi quattro mesi dell'anno non modifica pertanto la trasformazione dei lavori pubblici in atto dal 2002, anno di avvio del Programma per le opere strategiche, sintetizzabile in:

- una consistente crescita della spesa, anche se con un andamento discontinuo e caratterizzato da due cicli successivi: il primo assai più veloce, nel quale la spesa sale dai 20 miliardi di euro del 2001 al picco dei 37 miliardi di euro del 2004; il secondo in cui i livelli di spesa si stabilizzano intorno ai 30 miliardi;
- una costante contrazione - senza soluzione di continuità - del numero delle gare bandite dal 2003 al 2009; la stabilizzazione nel 2010; un nuovo rallentamento nel 2011.

Tale trasformazione ha comportato un aumento rilevante del valore medio delle gare, con un incremento da 680 mila euro del 2002 a 1,8 milioni di euro del 2010 e un progressivo allargamento della forbice tra piccole e grandi opere, a tutto vantaggio di queste ultime. I primi risultati del 2011 sembrano indicare un cambiamento: l'evoluzione delle nuove grandi opere sembra essersi arrestata, non solo a motivo di una "pausa fisiologica" dopo le ingenti risorse investite negli anni passati, ma per una crescente difficoltà a reperire risorse finanziarie pubbliche. Le uniche grandi infrastrutture in buona salute sembrano essere quelle autostradali da finanziate con i capitali privati.

L'altro aspetto del tutto nuovo riguarda l'affermarsi nel panorama italiano nell'ultimo decennio, con una decisa accelerazione negli ultimi anni, di un sempre maggiore ricorso a procedure che vedono coinvolti gli operatori privati, dalla fase di progetto a quella finanziaria e gestionale. Negli ultimi anni il mercato cosiddetto "innovativo", basato sul partenariato pubblico privato, ma fatto anche di *facility management*, di appalto integrato e di nuove soluzioni quali ad esempio il leasing immobiliare, ha assunto una progressiva rilevanza avviandosi a rappresentare circa il 40% del valore complessivo. Si tratta di un processo che vuole essere una risposta alla necessità di garantire comunque opere utili e necessarie, di dimensione medio grande, ma non solo, a fronte di carenze gestionali e finanziarie dell'apparato pubblico, attraverso formule e meccanismi in grado di acquisire competenze e risorse non disponibili attraverso un coinvolgimento degli operatori privati.

2.3.1. Il mercato delle opere pubbliche

Nel 2010 dopo molti anni riprende a salire il numero delle gare mentre incidono sempre più i nuovi mercati e tra questi soprattutto il PPP.

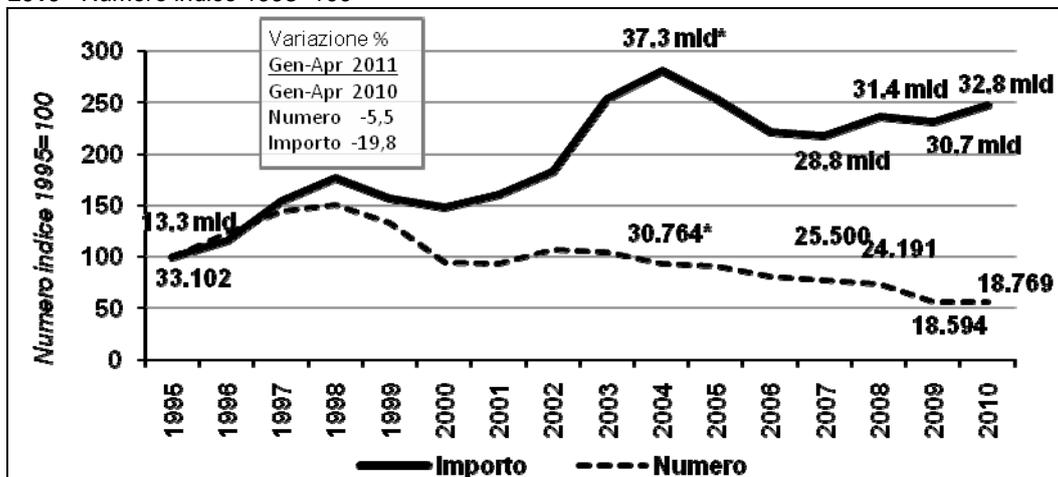
L'andamento del mercato delle gare per l'esecuzione di opere pubbliche in Italia, nel 2010, evidenzia alcune novità all'interno di uno scenario in cui si confermano i trend che hanno caratterizzato i comportamenti della pubblica amministrazione (PA) negli ultimi anni.

Sulla base degli ultimi dati disponibili forniti da Cresme Europa Servizi nel 2010 si sono bandite 18.769 gare per altrettante opere, ovvero 175 in più rispetto al 2009, per un volume d'affari complessivo, riferito a 16.859 interventi di importo noto, di 32,8 miliardi di euro. Si tratta di un importo superiore di oltre 2 miliardi a quello registrato l'anno precedente, un valore superiore alla media del mercato degli ultimi cinque anni, ma sempre lontano dai massimi valori del mercato raggiunti nel 2004.

Se si va indietro nel tempo non si era mai riscontrata la corrispondente crescita del numero e degli importi. Crescita che nel 2010 risulta rispettivamente pari al 0,9% per numero e 6,7% in valore.

Analizzando con attenzione i dati appare evidente come la crescita, seppure debole, del numero delle gare costituisca un elemento assolutamente in controtendenza rispetto al processo di riduzione costante iniziato nel 2001. Egualmente, il maggior volume di risorse impegnate riporta in attivo il bilancio del mercato, in continuo calo dal valore massimo toccato nel 2004 (37,2 miliardi), ad eccezione della crescita tra il 2007 e il 2008.

Grafico 2.3.1. - Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Il trend 1995-2010 - Numero indice 1995=100



Fonte: CRESME Europa Servizi

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

N.B. Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Dinamica che non si riscontra nei primi quattro mesi dell'anno in corso, che anzi mostrano un bilancio del tutto negativo rispetto allo scorso anno: -5,5% il numero, -19,8% gli importi. Nello specifico tra gennaio e aprile sono state indette 6.139 gare per la realizzazione di opere di pubblica utilità, per un volume d'affari di circa 8 miliardi di euro. Un anno prima erano 6.494 le gare per un importo complessivo di circa 9,6 miliardi.

Il mercato dei lavori pubblici si conferma sempre più caratterizzato da nuove procedure e meccanismi di selezione e di affidamento, con i quali si creano le condizioni per un sempre maggior ruolo dei privati. In particolare, il mercato del Partenariato Pubblico e Privato (PPP) nel 2010 continua a crescere, grazie innanzitutto alle gare per le grandi infrastrutture autostradali e per il settore delle reti, con gli impianti fotovoltaici in primo piano. Tra gennaio e dicembre 2010 sono state indette 2.984 gare di PPP e il valore complessivo del mercato, ovvero l'ammontare degli importi messi in gara relativo alle 2.073 gare con importo segnalato, si attesta a quota 10,2 miliardi di euro e oltre l'80% è finalizzato alla realizzazione di grandi infrastrutture autostradali e, per il settore delle reti, soprattutto impianti fotovoltaici (8,2 miliardi su 10,2 totali). Si tratta di quantità davvero eccezionali in quanto superiori a tutti i valori annui totalizzati tra il 2002 (339 gare e 1,4 miliardi) e il 2009 (1.879 gare e 9,1 miliardi). Numeri importanti anche nell'anno in corso in cui si registrano, rispetto allo stesso periodo del 2010, 61 gare in più, seppur con un importo inferiore di 214 milioni.

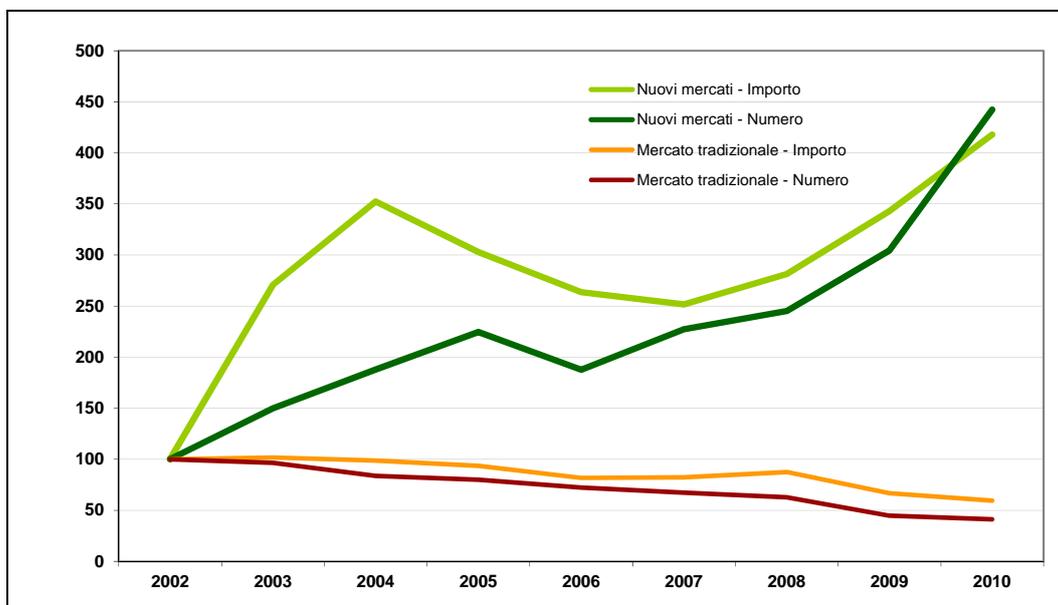
Se guardiamo all'ultimo triennio appare evidente come proprio il PPP costituisca sia il mercato più dinamico che quello che maggiormente condiziona il mercato. Lo conferma il numero delle gare bandite nel 2010, ben il 64% di tutte le gare del nuovo mercato e il 16% del totale delle opere pubbliche. Per

comprendere pienamente l'importanza di quanto avvenuto basti sottolineare come solo 2 anni prima, nel 2008, il numero delle gare di PPP fosse state soltanto il 5,4% del totale.

Nel 2010 il valore complessivo rappresentato dai nuovi mercati dei lavori pubblici è stato pari a 14.121 gare per circa 22 miliardi di euro, pari a quote del 24,8% per numero e del 65,8% (ovvero i due terzi) del mercato complessivo delle Opere Pubbliche. Si tratta di percentuali in costante crescita: erano del 3% e del 21,7% nel 2001.

Tra i nuovi mercati da segnalare oltre al PPP anche la costante crescita dell'appalto integrato, che ha toccato nel 2010 il suo massimo dal 2001, con 6.930 milioni, finendo per incidere quasi per oltre un terzo del valore totale del mercato innovativo.

Grafico 2.3.2. - Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Nuovi mercati e mercati tradizionali a confronto – Il trend 2002-2010 - Numero indice 2002=100



Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

Altra nuova procedura di interesse è senza dubbio il leasing in costruendo, che in meno di quattro anni ha acquistato rilevanza sul mercato passando dalle 5 gare per 77 milioni di euro del 2007 alle 158 gare per 485 milioni di euro del 2010, passando per le 38 gare per 148 milioni di euro del 2008 e le 44 gare per 431 milioni di euro del 2009. La crescita è dovuta, soprattutto per quanto riguarda il numero di opportunità in gara, alle iniziative per la realizzazione di impianti solari fotovoltaici.

Nei primi quattro mesi del 2011 queste tendenze vengono confermate in parte: cresce l'incidenza dei nuovi mercati rispetto al totale delle opere pubbliche per il numero di iniziative, ed a trainare il mercato sono proprio il PPP, l'appalto

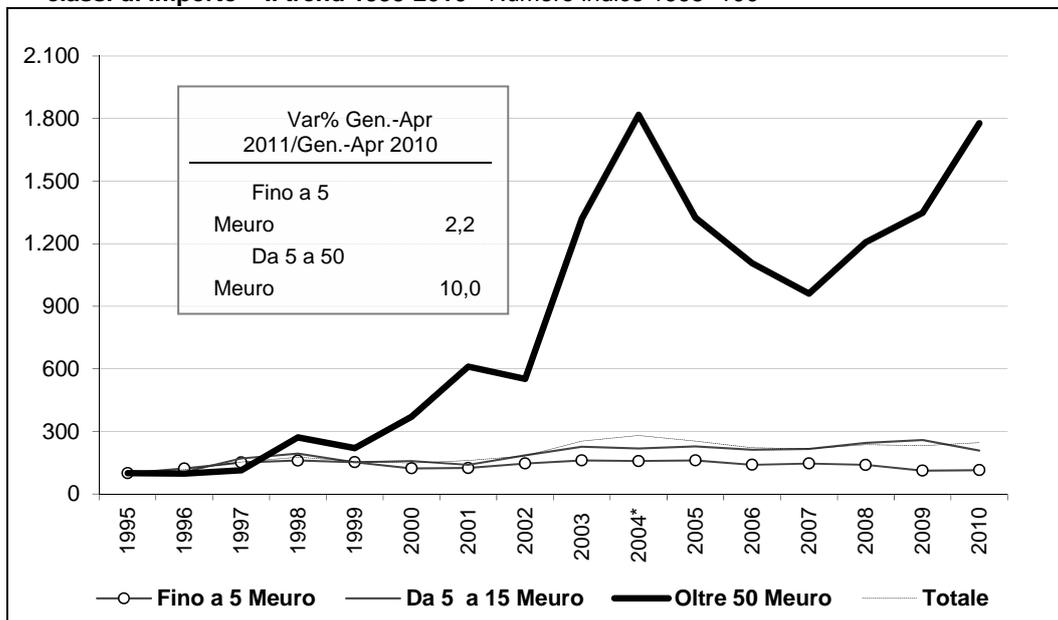
integrato e il leasing in costruendo, in crescita rispettivamente del 6,7%, del 30,9% e del 70,4% rispetto allo stesso periodo del 2010. Diminuisce l'incidenza degli importi, principalmente per l'assenza nell'anno in corso delle gare con l'istituto dell'appalto integrato, presenti lo scorso anno con una sola iniziativa, ma del valore di 1,1 miliardi (gara indetta da Total E&P Spa per affidare le attività di progettazione, approvvigionamento, fornitura, costruzione e messa in servizio del centro olio, del centro GPL, dei siti di perforazione e dei collegamenti in Corleto del Progetto Tempa Rossa).

- **La dimensione degli appalti:** *i maxi contratti “volano” nel 2010, ma non nel 2011*

Prendendo come spartiacque i 5 milioni di euro e analizzando l'intero periodo rappresentato dal 1991 ad oggi appare evidente come si sia entrati in una nuova e diversa fase all'inizio degli anni Duemila, in concomitanza con il varo della “legge obiettivo” e l'individuazione di un piano straordinario per la realizzazione di opere considerate strategiche, che ha portato ad una modifica strutturale del mercato. Un cambiamento progressivo che nell'ultimo triennio sta determinando i suoi effetti più eclatanti con un sempre più ampio divario appunto tra i due mercati: quello delle grandi opere, sempre più caratterizzato da procedure di affidamento diverse dall'appalto tradizionale, e il resto, quello dei lavori di importo inferiore ai 5 milioni, sempre più residuale e ancora regolato quasi interamente dall'affidamento con gara aperta.

Se nel 1991 il mercato valeva poco meno di 21 miliardi di euro diviso quasi a metà tra i grandi lavori e gli altri, nel 2004 a fronte di un mercato che valeva 37 miliardi di euro, il mercato dei grandi lavori era cresciuto in misura esponenziale finendo per assorbire risorse per 23 miliardi di euro, una cifra simile a quella registrata, nel 2010, ma nell'ambito di un valore complessivo più basso, di 33 miliardi. Differentemente l'insieme di tutti gli altri lavori che già nel 2004 risultava minoritario con 14 miliardi, oggi ne vale poco più di 10.

Grafico 2.3.3. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Importi per classi di importo – Il trend 1995-2010 - Numero indice 1995=100



Fonte: CRESME Europa Servizi

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

N.B. Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Nello specifico le dinamiche dell'ultimo anno sono state determinate: dalla stabilizzazione dei lavori di importo fino a 5 milioni, passati dalle 16.372 gare per 9,9 miliardi del 2009 alle 16.153 gare per 10,1 miliardi nel 2010 (rispettivamente -1,3% il numero e +2,1% l'importo); dalla sensibile frenata dei lavori di importo compreso tra 5 e 50 milioni, scesi da 721 gare per 9,3 miliardi a 627 gare per 7,5 miliardi, quantità che corrispondono a tassi di calo del 13% per numero e del 19% per importo; dalla crescita generalizzata delle maxi gare over 50 milioni, passate da 49 per 11,4 miliardi a 79 per 15,1 miliardi.

Nei primi quattro mesi del 2011, rispetto allo stesso periodo del 2010, viene confermata la stabilità delle gare al di sotto dei 5 milioni di euro (-3,8% per numero e +2,2% per importo), ma fanno registrare andamenti del tutto opposti i lavori di importo compreso tra 5 e 50 milioni e le maxi gare over 50 milioni: bilancio del tutto positivo per le prime (+10% numero e +14% importo), mentre è del tutto negativo per le seconde (-23,5% e -53,4%).

Le opere di maggiore importo in gara nel 2010

- **Appalto integrato**, bandito a giugno da **Autostrada Pedemontana Lombarda Spa**, per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alle tratte B1, B2, C, D e opere di compensazione del **collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo** e opere ad esso connesse, per un importo di **2 miliardi e 300 milioni di euro**;

- **PPP-Project financing in due fasi**, bandito a marzo da **ANAS Spa**, per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del **collegamento viario Catania-Ragusa**, compreso tra lo svincolo della SS 514 di Chiaramonte con la SS 115 e lo svincolo della Ragusana con la SS 114, per un importo di **1 miliardo e 514 milioni di euro**;
 - Appalto a **contraente generale**, bandito a marzo da **Total E&P Italia Spa**, per la progettazione, l'approvvigionamento, la fornitura, la costruzione e la messa in servizio del centro olio, del centro gpl, dei siti di perforazione e dei collegamenti in Corleto del **Progetto Tempa Rossa** (Basilicata), per un importo di **1 miliardo e 100 milioni di euro**;
 - **Project financing a gara unica**, bandito ad agosto dalla **Regione Friuli Venezia Giulia**, per l'affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione e della gestione del raccordo autostradale A23 – A28 Cimpello – Sequals, per un importo pari a **975.710.000 euro**;
 - **PPP- CG su proposta della Stazione Appaltante**, bandito a dicembre da **ANAS Spa**, per l'affidamento in concessione della progettazione, della realizzazione e della gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 Pedemontana, **per un importo di 881.266.928,5 euro**;
 - **PPP-Project financing in due fasi**, bandito ad agosto da **ANAS Spa**, per l'affidamento in concessione della progettazione, della realizzazione e della successiva gestione del **collegamento stradale tra il Porto di Ancona e la grande viabilità**, per un importo di **697.679.206,6 euro**.
- **Gli enti di spesa: Comuni in ripresa così come le imprese a capitale pubblico nel 2010, ma in calo nei primi mesi del 2011**

Il 2010, rispetto al 2009, segna una certa ripresa di attività e maggiori risorse investite da parte dei comuni, a cui si contrappone un ridimensionamento da parte delle aziende speciali. Sui circa 33 miliardi di valore del mercato delle opere pubbliche nel 2010 20 miliardi riguardano gare di competenza degli enti territoriali, di questi circa 13 miliardi vanno imputati ad enti locali, in gran parte (poco meno di 8 miliardi) ai comuni. E proprio le gare da parte dei comuni crescono di numero (372 in più nell'ultimo anno, era dal 2002 che non si registrava un aumento) per un valore superiore di oltre un miliardo e mezzo rispetto all'anno precedente. In crescita anche l'attività appaltistica diretta delle Regioni che vedono quasi raddoppiate le risorse investite, passate da 786 milioni di euro ad oltre 1,3 miliardi di euro.

La crescita maggiore, tuttavia, riguarda le imprese a capitale pubblico soprattutto nel settore delle strade. Complessivamente nel 2010 queste committenze passano da poco meno di 6 miliardi a quasi 10 miliardi. A contribuire a questa crescita soprattutto l'ANAS e le società stradali che passano da 4 miliardi e 418 milioni a circa 7 miliardi di euro (valori maggiori si sono registrati solo nel biennio 2003-2004).

I dati dei primi quattro mesi del 2011 non confermano gli andamenti appena visti: rispetto allo stesso periodo dello scorso anno in calo il numero delle gare indette dai Comuni; le imprese a capitale pubblico e l'ANAS e le società stradali fanno registrare un bilancio totalmente negativo (-22,4% il numero e -69% gli importi le prime; -5,2% e -82,6% le seconde).

□ **Il territorio: la distribuzione regionale del mercato nel 2010 premia il Nord Ovest, il Sud e le Isole. A trainare la Lombardia, ma anche la Campania e la Sicilia**

Nel 2010 come numero di gare rispetto al 2009 a crescere è soprattutto il Nord Ovest con un +8,4%. In aumento anche le gare che interessano le Isole (+4%). Calano invece i bandi nel Nord Est (-2,0%), al Centro (-2,4%) e soprattutto al Sud (-4,2%). Complessivamente, come accade dal 2006, il numero maggiore di gare, 5.760 pari al 30,7% del totale nazionale, riguarda opere da realizzare nelle regioni del Sud. Con 4.305 gare il Nord Ovest assorbe il 22,9% del mercato, in leggera crescita rispetto al 2009 (era il 21,4%). Al terzo posto troviamo le Isole con 3.594 opere per un 19,1% del totale. Il Centro con 2.671 gare e il Nord Est con 2.233, pesano rispettivamente per il 14,2% e per l'11,9%. La quota maggiore del mercato, come già accaduto dal 2002 in poi, con l'eccezione del 2009 in cui prevaleva il Centro, grazie alle maxi gare per le metropolitane di Roma di oltre 3,6 miliardi, torna ad essere di spettanza del Nord Ovest, con poco meno di 9 miliardi, in crescita del 33% rispetto al 2009, e pari ad una percentuale che si avvicina al 27% del totale nazionale. Al secondo posto le regioni del Sud con circa 8 miliardi e mezzo di risorse assorbono oltre un quarto della spesa totale (25,8%), con una crescita rispetto al 2009 di circa il 30%. Segue il Nord Est che si allinea al processo di crescita che caratterizza l'ultimo anno, ma con un trend più contenuto rispetto alle altre aree territoriali decisamente più dinamiche: 6,2 miliardi circa contro i 5,8 del 2009 con un aumento di circa 7 punti percentuali. Anche le Isole registrano un aumento del valore del mercato del 37,5% passando da 3 miliardi a 4,2 miliardi. Senza la metropolitana di Roma il Centro vede invece ridimensionato il valore degli importi, passando da 7 miliardi e mezzo a 4,3 miliardi con una contrazione percentuale che sfiora il 43%.

Se analizziamo i dati del periodo gennaio-aprile 2011 rispetto a quelli del corrispondente periodo del 2010 il mercato si capovolge completamente: a crescere sono solamente le regioni del Centro, con un +3,2% per numero e un +57,1% per importo e il Nord Ovest esclusivamente per gli importi (+18,5%). Tutte le altre aree territoriali segnano bilanci del tutto negativi, con le Isole a far registrare i cali maggiori: -13,8% il numero e -55,1% gli importi.

Analizzando le singole regioni guida la classifica per numero di iniziative nel 2010, come un anno prima, la Campania con 2.385 gare sulle 18.769 totali, pari

al 12,7% del totale. Al secondo posto troviamo la Lombardia con 2.095 gare (11,2% del totale), mentre al terzo si trova la Sicilia con 2.040 gare (10,9% del totale). Tutte e tre le regioni sono in crescita rispetto al 2009.

Sempre la Lombardia con oltre 6 miliardi di euro (+80,7% rispetto al 2009) si posiziona in cima alla classifica regionale per volume d'affari, tornando, grazie alle gare per la Pedemontana, in vetta dopo un anno in cui grazie alla gara per la metropolitana D di Roma il Lazio le aveva strappato il primato. La Campania e la Sicilia, la prima con quasi 4 miliardi e la seconda con 3,2 miliardi, crescono rispetto al 2009 rispettivamente del 48,6% e di oltre il 43,3%. In evidenza inoltre la Basilicata, che sfiorando il miliardo e mezzo contro i 400 milioni scarsi del 2009 registra un saldo positivo di quasi il 270%.

I primi 4 mesi dell'anno in corso confermano le posizioni del 2010: al primo posto per numero di gare si trova sempre la Campania con 731 iniziative, pari a circa il 12% del totale, mentre è nuovamente la Lombardia a guidare la classifica per importi con oltre 1,1 miliardo di euro, pari a circa il 15% del totale. Da segnalare rispetto allo stesso periodo del 2010 la crescita dell'Umbria, sia per numero (+15,7%), ma soprattutto per importo (+287%), grazie alla gara di oltre 139 milioni di euro indetta dal Comune di Perugia per l'affidamento in concessione del servizio pubblico locale di distribuzione e misura del gas nel territorio comunale.

Tabella 2.3.1. - Bandi di gara e aggiudicazioni di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per sistema di realizzazione lavori – 2002-2010

	2002	2003	2004*	2005	2006	2007	2008	2009**	2010
BANDI DI GARA									
NUMERO									
Partenariato pubblico-privato (1)	339	509	827	992	820	976	1.300	1.879	2.984
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	187	195	335	259	330	317	374	467	741
Progettazione e realizzazione (3)	380	668	764	836	657	868	662	684	849
Contraente generale	1	5	8	2	2	3	2	2	1
Leasing in costruendo						5	38	44	158
Manutenzione e gestione	352	423	413	575	527	583	623	651	656
TOTALE NUOVO MERCATO	1.072	1.605	2.012	2.405	2.006	2.435	2.625	3.260	4.648
Sola esecuzione	34.377	33.166	28.752	27.502	24.802	23.065	21.566	15.334	14.121
TOTALE OOPP	35.449	34.771	30.764	29.907	26.808	25.500	24.191	18.594	18.769
<i>Incid. % nuovo mercato su totale OOPP</i>	3,0	4,6	6,5	8,0	7,5	9,5	10,9	17,5	24,8
IMPORTO (Meuro)									
Partenariato pubblico-privato (1)	1.435	4.019	2.494	6.441	7.728	5.364	6.232	9.050	10.176
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	1.311	3.578	2.145	3.403	5.327	4.887	5.186	7.887	6.643
Progettazione e realizzazione (3)	2.034	3.805	5.617	4.764	2.595	4.292	4.388	4.626	6.930
Contraente generale	513	3.181	8.630	2.581	1.362	1.678	1.185	1.195	1.100
Leasing in costruendo	0	0	0	0	0	77	148	431	485
Manutenzione e gestione	1.272	3.228	1.761	2.110	2.166	1.806	2.827	2.701	2.865
TOTALE NUOVO MERCATO	5.254	14.233	18.503	15.897	13.850	13.216	14.780	18.003	21.556
Sola esecuzione	19.004	19.349	18.759	17.752	15.546	15.616	16.622	12.693	11.200
TOTALE OOPP	24.259	33.582	37.262	33.649	29.396	28.833	31.402	30.697	32.756
<i>Incid. % nuovo mercato su totale OOPP</i>	21,7	42,4	49,7	47,2	47,1	45,8	47,1	58,6	65,8
AGGIUDICAZIONI									
NUMERO									
Partenariato pubblico-privato (1)	83	136	230	341	232	285	458	540	623
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	49	88	155	246	123	158	245	260	189
Progettazione e realizzazione (3)	99	311	401	515	505	635	498	515	555
Contraente generale		1	3	5	7	1	2	3	2
Leasing in costruendo							11	22	51
Manutenzione e gestione	164	180	196	214	250	303	354	457	400
TOTALE NUOVO MERCATO	346	628	830	1.075	994	1.224	1.323	1.537	1.631
Sola esecuzione	17.462	15.564	17.877	19.791	14.164	12.843	13.441	13.118	12.155
TOTALE OOPP	17.808	16.192	18.707	20.866	15.158	14.067	14.764	14.655	13.786
<i>Incid. % nuovo mercato su totale OOPP</i>	1,9	3,9	4,4	5,2	6,6	8,7	9,0	10,5	11,8
IMPORTO (Meuro)									
Partenariato pubblico-privato (1)	622	2.108	1.227	4.201	5.004	4.362	2.831	6.690	5.212
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	598	2.009	1.158	3.810	2.380	2.955	2.250	5.812	4.627
Progettazione e realizzazione (3)	184	1.425	3.104	5.773	3.213	2.820	3.534	3.849	3.462
Contraente generale	0	513	2.049	2.319	10.024	913	1.230	1.119	1.195
Leasing in costruendo	0	0	0	0	0	0	80	144	164
Manutenzione e gestione	1.500	787	968	841	2.316	1.282	1.341	2.274	1.498
TOTALE NUOVO MERCATO	2.305	4.833	7.348	13.135	20.557	9.377	9.017	14.077	11.530
Sola esecuzione	14.286	13.765	15.475	14.692	11.307	10.744	11.808	10.550	10.067
TOTALE OOPP	16.591	18.598	22.823	27.827	31.863	20.121	20.825	24.626	21.597
<i>Incid. % nuovo mercato su totale OOPP</i>	13,9	26,0	32,2	47,2	64,5	46,6	43,3	57,2	53,4

Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

(1): comprende concessioni di costruzione e gestione, concessioni di servizi e altre procedure di partenariato

(2): comprende concessioni su proposta del promotore (ex art. 37 quater l. 109/94 come sostituito dall'art. 153 Dlgs 163/06) e concessioni su proposta della stazione appaltante (ex art. 19 c. 2 l. 109/94 come sostituito dall'art. 143 Dlgs 163/06)

(3): comprende appalti integrati e appalti concorso

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Tabella 2.3.2. – Bandi di gara e aggiudicazioni di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per sistema di realizzazione lavori – Gennaio-aprile 2010/2011 - Importi in Meuro

	GENNAIO-APRILE				Variazioni %	
	2010		2011		<u>GEN-APR 2011</u>	
	<i>numero *</i>	<i>importo</i>	<i>numero *</i>	<i>importo</i>	<i>numero *</i>	<i>importo</i>
BANDI DI GARA						
Partenariato pubblico-privato (1)	910	2.586	971	2.372	6,7	-8,3
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	248	2.346	204	918	-17,7	-60,9
Progettazione e realizzazione (3)	217	1.786	284	1.508	30,9	-15,6
Contraente generale	1	1.100	-	-	-100,0	-100,0
Leasing in costruendo	27	75	46	172	70,4	130,4
Manutenzione e gestione	197	549	188	349	-4,6	-36,4
TOTALE NUOVO MERCATO	1.352	6.096	1.489	4.401	10,1	-27,8
Sola esecuzione	5.142	3.500	4.650	3.295	-9,6	-5,9
TOTALE OOPP	6.494	9.596	6.139	7.695	-5,5	-19,8
<i>Incid. % nuovo mercato su totale OOPP</i>	<i>20,8</i>	<i>63,5</i>	<i>24,3</i>	<i>57,2</i>	<i>16,5</i>	<i>-10,0</i>
AGGIUDICAZIONI						
Partenariato pubblico-privato (1)	143	1.645	287	2.352	100,7	43,0
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	36	1.571	70	381	94,4	-75,7
Progettazione e realizzazione (3)	157	1.052	173	1.251	10,2	18,9
Contraente generale	-	-	-	-	-	-
Leasing in costruendo	14	43	16	341	14,3	685,2
Manutenzione e gestione	125	334	137	390	9,6	16,8
TOTALE NUOVO MERCATO	439	3.075	613	4.334	39,6	41,0
Sola esecuzione	4.136	4.035	3.433	2.351	-17,0	-41,7
TOTALE OOPP	4.575	7.110	4.046	6.685	-11,6	-6,0
<i>Incid. % nuovo mercato su totale OOPP</i>	<i>9,6</i>	<i>43,2</i>	<i>15,2</i>	<i>64,8</i>	<i>57,9</i>	<i>49,9</i>

Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

(1): comprende concessioni di costruzione e gestione, concessioni di servizi e altre procedure di partenariato

(2): comprende concessioni su proposta del promotore (ex art. 37 quater l. 109/94 come sostituito dall'art. 153 Dlgs 163/06) e concessioni su proposta della stazione appaltante (ex art. 19 c. 2 l. 109/94 come sostituito dall'art. 143 Dlgs 163/06)

(3): comprende appalti integrati e appalti concorso

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

Tabella 2.3.3. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per classi d'importo – 2001- aprile 2011 - Importi in Meuro

	Fino a 5,16 Meuro	Oltre 5,16 Meuro	Totale		Variazioni % rispetto all'anno precedente		
					Fino 5,16 Meuro	Oltre 5,16 Meuro	Totale
2001							
Numero	29.461	433	31.007	(1)	-2,0	-2,3	-1,2
Importo (Meuro)	11.090,46	10.284,65	21.375,11		1,4	17,3	8,5
Importo medio (Meuro)	0,38	23,75	0,69		3,5	20,0	10,7
2002							
Numero	33.370	535	35.449	(1)	13,3	23,6	14,3
Importo (Meuro)	13.005,75	11.252,91	24.258,66		17,3	9,4	13,5
Importo medio (Meuro)	0,39	21,03	0,68		3,5	-11,4	0,1
2003							
Numero	32.475	656	34.771	(1)	-2,7	22,6	-1,9
Importo (Meuro)	14.338,81	19.243,27	33.582,09		10,2	71,0	38,4
Importo medio (Meuro)	0,44	29,33	0,97		13,3	39,5	41,7
2004*							
Numero	28.316	664	30.764	(1)	-12,8	1,2	-11,5
Importo (Meuro)	14.084,80	23.177,16	37.261,96		-1,8	20,4	11,0
Importo medio (Meuro)	0,50	34,91	1,21		12,7	19,0	26,9
2005							
Numero	27.376	699	29.907	(1)	-3,3	5,3	-2,8
Importo (Meuro)	14.327,94	19.320,88	33.648,82		1,7	-16,6	-9,7
Importo medio (Meuro)	0,52	27,64	1,13		5,2	-20,8	-6,8
2006							
Numero	24.744	624	26.808	(1)	-9,6	-10,7	-10,4
Importo (Meuro)	12.460,04	16.935,61	29.395,65		-13,0	-12,3	-12,6
Importo medio (Meuro)	0,50	27,14	1,10		-3,8	-1,8	-3,3
2007							
Numero	23.542	641	25.500	(1)	-4,9	2,7	-4,9
Importo (Meuro)	13.055,59	15.777,15	28.832,74		4,8	-6,8	-1,9
Importo medio (Meuro)	0,55	24,61	1,13		10,1	-9,3	2,9
2008							
Numero	22.276	705	24.191	(1)	-5,4	10,0	-5,1
Importo (Meuro)	12.522,52	18.879,85	31.402,36		-4,1	19,7	8,9
Importo medio (Meuro)	0,56	26,78	1,30		1,4	8,8	14,6
2009**							
Numero	16.412	730	18.594	(1)	-26,3	3,5	-23,1
Importo (Meuro)	10.115,56	20.581,05	30.696,61		-19,2	9,0	-2,2
Importo medio (Meuro)	0,62	28,19	1,65		9,6	5,3	31,0
2010							
Numero	16.177	682	18.769	(1)	-1,4	-6,6	0,9
Importo (Meuro)	10.244,39	22.511,26	32.755,65		1,3	9,4	6,7
Importo medio (Meuro)	0,63	33,01	1,75		2,7	17,1	8,5
Gennaio-Aprile 2010							
Numero	5.569	200	6.494				
Importo (Meuro)	3.184,80	6.411,05	9.595,85				
Importo medio (Meuro)	0,57	32,06	1,48				
Gennaio-Aprile 2011							
Numero	5.350	229	6.139	(1)	-3,9	14,5	-5,5
Importo (Meuro)	3.222,66	4.472,67	7.695,33		1,2	-30,2	-19,8
Importo medio (Meuro)	0,60	19,53	1,25		5,3	-39,1	-17,1

Fonte: CRESME Europa Servizi

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Tabella 2.3.4. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Numero bandi per regione e area geografica - 2002-2010

	2002	2003	2004*	2005	2006	2007	2008	2009**	2010
NUMERO (1)									
Piemonte	4.007	4.144	3.363	3.216	2.414	2.030	2.054	1.445	1.575
Valle d'Aosta	258	233	218	162	161	181	153	163	228
Lombardia	5.347	5.345	5.008	4.632	3.807	3.203	3.147	1.968	2.095
Liguria	911	804	949	741	630	684	685	394	407
Trentino Alto Adige	385	373	299	284	201	209	163	211	252
Veneto	2.471	2.795	1.816	1.676	1.365	1.374	1.538	860	802
Friuli Venezia Giulia	329	289	237	222	602	1.113	933	464	383
Emilia Romagna	2.370	2.332	2.026	1.845	1.474	1.331	1.241	743	796
Toscana	1.966	1.933	1.776	1.724	1.487	1.410	1.481	1.003	1.043
Umbria	561	577	413	407	662	248	364	297	294
Marche	845	627	641	601	542	515	461	312	381
Lazio	2.018	2.060	2.013	2.114	1.558	1.664	1.288	1.126	953
Abruzzo	1.101	1.174	1.084	1.167	852	861	925	583	473
Molise	212	183	179	338	272	449	343	212	151
Campania	2.944	3.072	2.866	2.846	3.657	2.517	2.030	2.305	2.385
Puglia	1.522	1.455	1.653	1.558	1.559	1.655	1.479	1.156	1.250
Basilicata	772	712	684	513	498	473	573	440	300
Calabria	2.254	1.728	1.669	1.905	1.724	1.784	1.386	1.315	1.201
Sicilia	2.260	1.867	1.965	2.405	2.129	2.367	1.889	1.900	2.040
Sardegna	2.840	2.853	1.835	1.477	1.181	1.347	1.868	1.559	1.554
<i>Non ripartibili</i>	76	215	70	74	33	85	190	138	206
ITALIA	35.449	34.771	30.764	29.907	26.808	25.500	24.191	18.594	18.769
<i>Nord Ovest</i>	10.523	10.526	9.538	8.751	7.012	6.098	6.039	3.970	4.305
<i>Nord Est</i>	5.555	5.789	4.378	4.027	3.642	4.027	3.875	2.278	2.233
<i>Centro</i>	5.390	5.197	4.843	4.846	4.249	3.837	3.594	2.738	2.671
<i>Sud</i>	8.805	8.324	8.135	8.327	8.562	7.739	6.736	6.011	5.760
<i>Isole</i>	5.100	4.720	3.800	3.882	3.310	3.714	3.757	3.459	3.594

Fonte: CRESME Europa Servizi

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Tabella 2.3.5. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Importo per regione e area geografica - 2002-2010

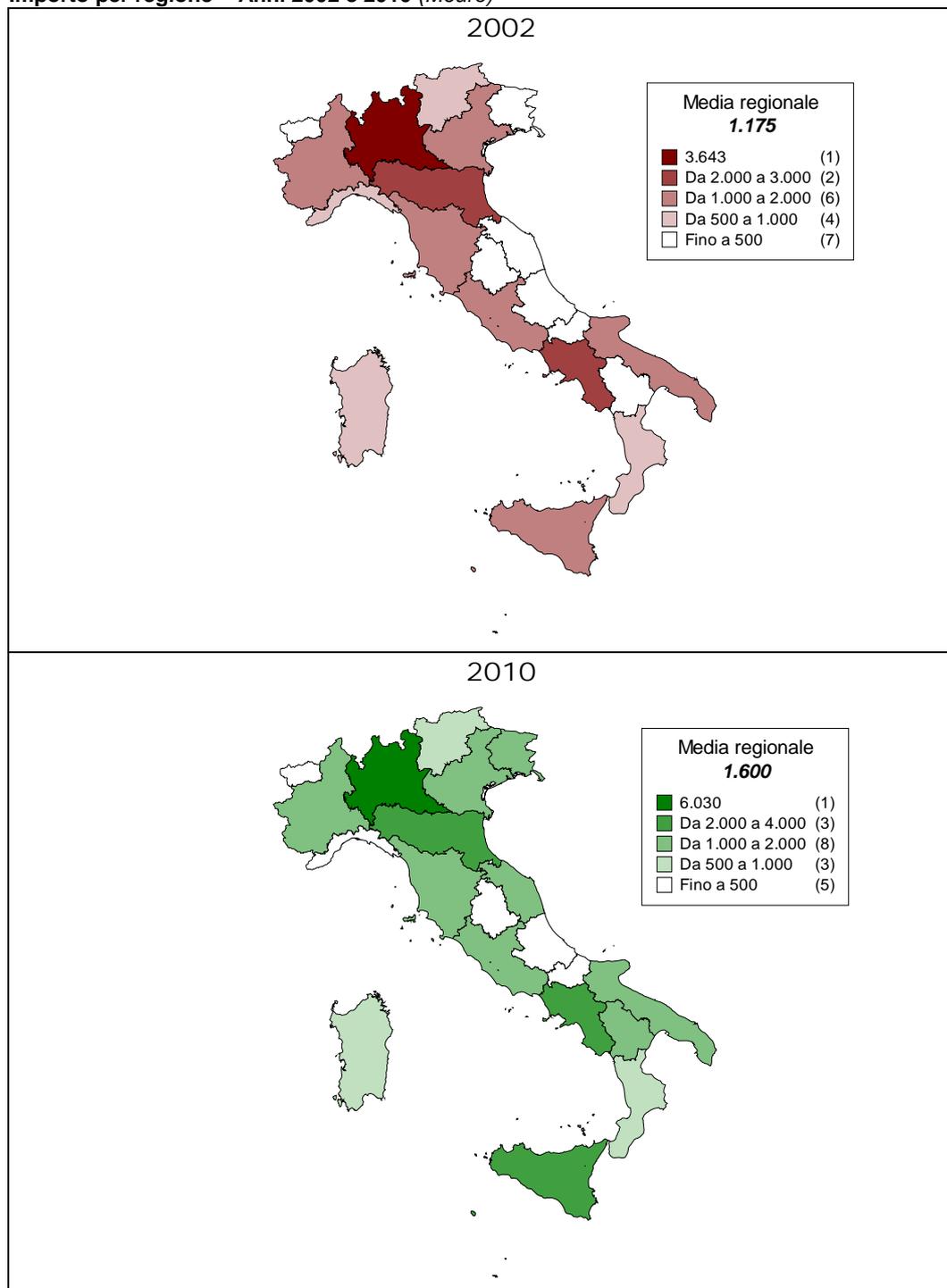
	2002	2003	2004*	2005	2006	2007	2008	2009**	2010
	IMPORTO (Meuro)								
Piemonte	1.665	4.791	3.053	1.856	1.618	1.886	1.767	2.557	1.854
Valle d'Aosta	197	170	224	215	179	193	376	245	421
Lombardia	3.463	3.130	4.423	5.767	3.978	6.290	4.860	3.338	6.030
Liguria	956	804	1.139	642	465	1.320	1.541	474	492
Trentino Alto Adige	777	727	568	712	637	631	651	738	643
Veneto	1.902	2.752	1.553	2.002	3.946	1.663	1.992	2.325	1.726
Friuli Venezia Giulia	415	225	283	319	499	830	720	900	1.583
Emilia Romagna	2.792	2.517	2.750	2.346	1.826	1.813	3.069	1.852	2.254
Toscana	1.323	1.795	1.464	1.818	2.428	1.025	1.439	1.063	1.046
Umbria	243	342	2.355	356	452	243	561	323	403
Marche	397	532	444	494	386	433	1.274	846	1.351
Lazio	1.931	3.471	1.893	4.900	1.735	2.572	1.809	5.327	1.533
Abruzzo	351	622	569	602	430	487	459	859	387
Molise	203	120	159	233	290	209	187	145	82
Campania	2.269	2.189	2.716	2.796	2.842	2.423	2.241	2.661	3.955
Puglia	1.022	1.775	1.554	1.300	1.518	1.397	1.815	1.624	1.808
Basilicata	214	428	1.114	343	352	639	551	405	1.497
Calabria	774	2.263	2.491	1.508	707	1.712	1.776	841	726
Sicilia	1.616	3.224	6.945	4.355	4.268	1.889	1.867	2.269	3.252
Sardegna	983	1.449	1.265	1.073	808	959	1.404	797	962
<i>Non ripartibili</i>	767	255	299	11	32	218	1.044	1.108	751
ITALIA	24.259	33.582	37.262	33.649	29.396	28.833	31.402	30.697	32.756
<i>Nord Ovest</i>	6.280	8.895	8.839	8.480	6.241	9.689	8.543	6.614	8.797
<i>Nord Est</i>	5.885	6.222	5.155	5.380	6.908	4.937	6.433	5.814	6.206
<i>Centro</i>	3.894	6.140	6.156	7.568	5.001	4.273	5.083	7.559	4.334
<i>Sud</i>	4.833	7.398	8.602	6.782	6.138	6.867	7.029	6.535	8.454
<i>Isole</i>	2.599	4.673	8.211	5.428	5.076	2.849	3.270	3.066	4.214

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Tavola 2.3.1. - Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Importo per regione - Anni 2002 e 2010 (Meuro)



Fonte: CRESME Europa Servizi

Tabella 2.3.6. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per regione e area geografica - Gennaio-aprile 2010/2011 - Importi in Meuro

	GENNAIO - APRILE				Variazioni %	
	2010		2011		<u>GEN-APR 2011</u> <u>GEN-APR 2010</u>	
	<i>Numero*</i>	<i>Importo</i>	<i>Numero*</i>	<i>Importo</i>	<i>Numero*</i>	<i>Importo</i>
Piemonte	497	596	555	609	11,7	2,2
Valle d'Aosta	88	58	66	101	-25,0	73,6
Lombardia	694	989	593	1.154	-14,6	16,7
Liguria	126	73	131	169	4,0	132,3
Trentino Alto						
Adige	68	116	87	174	27,9	49,4
Veneto	299	599	255	558	-14,7	-6,9
Friuli Venezia						
Giulia	135	317	127	154	-5,9	-51,5
Emilia Romagna	221	399	232	435	5,0	9,0
Toscana	295	234	289	416	-2,0	77,8
Umbria	89	66	103	257	15,7	287,1
Marche	136	140	156	187	14,7	33,2
Lazio	320	376	319	423	-0,3	12,6
Abruzzo	135	65	142	158	5,2	143,7
Molise	69	35	42	77	-39,1	116,8
Campania	794	675	731	875	-7,9	29,6
Puglia	491	704	449	417	-8,6	-40,7
Basilicata	87	1.193	102	56	17,2	-95,3
Calabria	375	176	465	217	24,0	23,1
Sicilia	845	2.255	689	919	-18,5	-59,2
Sardegna	605	377	561	263	-7,3	-30,2
<i>Non ripartibili</i>	125	152	45	77	-64,0	-49,0
ITALIA	6.494	9.596	6.139	7.695	-5,5	-19,8
<i>Nord-Ovest</i>	<i>1.405</i>	<i>1.716</i>	<i>1.345</i>	<i>2.033</i>	<i>-4,3</i>	<i>18,5</i>
<i>Nord-Est</i>	<i>723</i>	<i>1.432</i>	<i>701</i>	<i>1.321</i>	<i>-3,0</i>	<i>-7,8</i>
<i>Centro</i>	<i>840</i>	<i>816</i>	<i>867</i>	<i>1.282</i>	<i>3,2</i>	<i>57,1</i>
<i>Sud</i>	<i>1.951</i>	<i>2.848</i>	<i>1.931</i>	<i>1.800</i>	<i>-1,0</i>	<i>-36,8</i>
<i>Isole</i>	<i>1.450</i>	<i>2.632</i>	<i>1.250</i>	<i>1.182</i>	<i>-13,8</i>	<i>-55,1</i>

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato

Tabella 2.3.7. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero bandi per committenti -2002-2010

	2002	2003	2004*	2005	2006	2007	2008	2009**	2010
	NUMERO (1)								
Amministrazioni centrali	2.119	1.739	1.565	1.526	1.234	1.102	988	875	775
Beni culturali	262	162	125	167	197	157	119	55	49
Difesa	1.233	1.079	991	875	603	557	475	423	408
Lavori pubblici	409	258	169	229	160	143	160	45	72
Altri ministeri	56	54	63	61	82	94	68	63	105
Commissari	42	59	57	43	47	45	47	174	28
Altri enti amm. Centrale	117	127	160	151	145	106	119	115	113
	30.09			26.05	24.10	22.47	21.43	16.32	
Amministrazioni territoriali	8	29.724	26.646	6	7	6	3	0	16.620
	26.15			22.20	20.86	19.43	18.46	13.83	
di cui Enti Locali	5	25.628	22.759	5	3	7	8	8	14.203
	20.32			16.81	16.02	14.36	13.93	10.52	
Comuni	5	19.598	17.333	3	8	8	2	3	10.895
Province	3.803	3.803	3.360	3.275	2.609	3.054	2.634	2.000	1.915
Aziende speciali	1.404	1.586	1.552	1.675	1.714	1.595	1.637	1.168	1.256
Comunità montane	623	641	514	442	512	420	265	147	137
di cui Regioni, Ater, Asl Ospedali	2.490	2.410	2.296	2.244	1.845	1.701	1.700	1.421	1.452
Regioni	364	351	346	321	206	244	170	148	151
Enti per l'edilizia abitativa	1.072	967	870	864	679	672	672	526	470
Sanità pubblica	1.054	1.092	1.080	1.059	960	785	858	747	831
di cui altri enti territoriali	1.453	1.686	1.591	1.607	1.399	1.338	1.265	1.061	965
Università	342	356	313	335	303	265	220	233	189
Autorità portuali	119	103	80	129	102	101	74	95	83
Interporti	18	27	21	20	14	10	16	6	8
Altri enti di livello territoriale limitato	732	802	825	800	680	740	780	544	530
Altri enti di livello territoriale ampio	242	398	352	323	300	222	175	183	155
Enti di Previdenza	125	117	147	114	101	106	89	85	61
Imprese a capitale pubblico	3.076	3.164	2.371	2.171	1.336	1.726	1.665	1.286	1.259
Ferrovie (a)	577	568	469	452	300	315	336	237	257
Strade (b)	1.693	1.934	1.420	1.293	754	1.123	1.071	920	777
Altre imprese pubbliche	806	662	482	426	282	288	258	129	225
Altri enti	31	27	35	40	30	90	16	28	54
TOTALE	35.449	34.771	30.764	29.907	26.808	25.500	24.191	18.594	18.769

Fonte: CRESME Europa Servizi

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

(a) Compresa le gare del gruppo Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie in concessione

(b) Compresa le gare di ANAS e società concessionarie

Tabella 2.3.8. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Importo per committenti -2002-2010

	2002	2003	2004*	2005	2006	2007	2008	2009**	2010
	IMPORTO (Meuro)								
Amministrazioni centrali	2.270	2.191	1.155	1.490	2.120	2.065	1.969	3.327	2.364
Beni culturali	236	190	130	218	206	131	96	49	44
Difesa	289	289	198	158	85	193	320	285	220
Lavori pubblici	338	266	239	447	299	284	198	110	294
Altri ministeri	616	21	59	110	32	165	124	134	93
Commissari	474	795	317	229	297	502	313	1.535	384
Altri enti amm.centrale	319	631	213	330	1.201	790	918	1.213	1.329
Amministrazioni territoriali	16.179	20.612	20.141	27.469	23.656	21.251	21.460	21.309	20.306
di cui Enti Locali	11.020	13.051	13.185	20.515	16.064	15.145	14.802	15.489	12.725
Comuni	6.976	8.444	8.463	9.427	9.561	8.045	7.823	6.132	7.643
Province	2.159	2.211	2.213	2.103	2.009	2.210	2.292	2.241	1.954
Aziende speciali	1.662	2.197	2.366	8.770	4.318	4.718	4.583	7.039	3.011
Comunità montane	223	199	142	214	176	171	104	77	117
di cui Regioni, Ater, Asl Ospedali	3.080	4.560	4.395	4.149	5.593	3.332	4.477	3.385	3.855
Regioni	363	1.568	852	1.004	2.585	506	1.526	786	1.324
Enti per l'edilizia abitativa	653	740	617	1.175	560	744	728	682	523
Sanità pubblica	2.065	2.252	2.926	1.970	2.448	2.081	2.223	1.917	2.009
di cui altri enti territoriali	2.079	3.001	2.561	2.806	1.999	2.774	2.180	2.436	3.726
Università	500	518	481	606	502	520	434	423	314
Autorità portuali	284	278	376	467	274	655	273	644	575
Interporti	96	141	84	108	73	35	108	31	24
Altri enti di livello territoriale limitato	915	1.674	1.129	1.009	740	1.087	1.200	918	2.547
Altri enti di livello territoriale ampio	284	390	490	616	410	477	165	419	266
Enti di Previdenza	58	69	84	48	88	93	91	69	117
Imprese a capitale pubblico	5.723	10.686	15.830	4.592	3.492	5.364	7.818	5.910	9.855
Ferrovie (a)	2.115	2.976	3.211	2.123	1.687	801	2.212	1.235	1.053
Strade (b)	3.066	6.973	7.757	2.244	1.467	4.285	5.268	4.418	6.794
Altre imprese pubbliche	543	737	4.862	225	338	279	338	258	2.008
Altri enti	28	24	52	50	40	60	65	82	114
TOTALE	24.259	33.582	37.262	33.649	29.396	28.833	31.402	30.697	32.756

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

(a) Compresa le gare del gruppo Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie in concessione

(b) Compresa le gare di ANAS e società concessionarie

Tabella 2.3.9. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per committenti - Gennaio-aprile 2010/2011 - Importi in Meuro

	GENNAIO-APRILE				Variazioni %	
	2010		2011		<u>GEN-APR 2011</u> <u>GEN-APR 2010</u>	
	<i>numero *</i>	<i>importo</i>	<i>numero *</i>	<i>importo</i>	<i>numero *</i>	<i>importo</i>
Amministrazioni centrali	258	509	207	706	-19,8	38,9
Beni culturali	21	16	15	13	-28,6	-19,9
Difesa	138	20	117	13	-15,2	-32,4
Lavori pubblici	12	14	23	188	91,7	1.229,5
Altri ministeri	32	21	26	40	-18,8	89,2
Commissari	15	282	8	432	-46,7	53,4
Altri enti amministrazione centrale	40	156	18	20	-55,0	-86,9
Amministrazioni territoriali	5.757	5.386	5.548	5.804	-3,6	7,8
<i>di cui Enti Locali</i>	4.879	3.878	4.760	4.277	-2,4	10,3
Comuni	3.694	2.286	3.645	3.083	-1,3	34,9
Province	708	429	715	555	1,0	29,3
Aziende speciali	440	1.141	354	622	-19,5	-45,5
Comunità montane	37	22	46	18	24,3	-15,9
<i>di cui Regioni, Ater, Asl e Ospedali</i>	570	1.074	454	730	-20,4	-32,0
Regioni	68	167	50	86	-26,5	-48,6
Enti per l'edilizia abitativa	185	202	188	146	1,6	-27,5
Sanità pubblica	317	705	216	498	-31,9	-29,4
<i>di cui altri enti territoriali</i>	308	434	334	797	8,4	83,5
Università	48	75	75	161	56,3	114,6
Autorità portuali	22	107	46	153	109,1	43,1
Interporti	5	22	3	77	-40,0	257,9
Altri enti di livello territoriale limitato	173	202	147	287	-15,0	42,3
Altri enti di livello territoriale ampio	60	29	63	118	5,0	308,9
Enti di Previdenza	18	50	22	69	22,2	37,6
Imprese a capitale pubblico	450	3.581	349	1.109	-22,4	-69,0
Ferrovie (a)	91	209	78	629	-14,3	200,2
Strade (b)	232	1.918	220	334	-5,2	-82,6
Altre imprese pubbliche	127	1.454	51	146	-59,8	-89,9
Altri enti	11	70	13	7	18,2	-90,7
TOTALE	6.494	9.596	6.139	7.695	-5,5	-19,8

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato

(a) Compresa le gare del gruppo Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie in concessione

(b) Compresa le gare di ANAS e società concessionarie

Tabella 2.3.10. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per settori di attività

	2002	2003	2004*	2005	2006	2007	2008	2009**	2010
NUMERO (1)									
EDILIZIA RESIDENZIALE	1.179	1.098	1.032	984	772	833	869	761	604
EDILIZIA NON RESIDENZIALE	14.167	13.670	12.333	12.512	11.457	10.198	9.750	7.632	7.428
Edilizia cimiteriale	1.506	1.315	1.096	1.053	1.054	824	802	642	589
Impianti sportivi e ricreativi	1.179	1.393	1.200	1.227	1.224	1.055	1.089	972	1.026
Parcheggi	136	131	231	156	136	117	142	90	56
Patrimonio storico e artistico	713	850	677	737	794	753	553	309	346
Sanitaria e sociale	1.303	1.404	1.325	1.298	1.215	1.064	1.133	984	1.083
Scolastica	3.904	3.179	3.105	3.199	2.686	2.447	2.321	1.944	1.626
GENIO CIVILE	19.205	19.304	16.776	15.858	14.046	14.038	13.271	9.913	10.476
Strade	8.933	8.460	7.437	6.761	5.584	5.924	5.858	4.092	3.727
Ferrovie	571	566	450	451	302	315	332	232	261
Altri trasporti	528	615	542	581	539	441	393	413	369
Opere idrauliche	3.513	3.311	3.253	2.788	2.774	2.391	2.192	1.407	1.430
Verde pubblico e arredo urbano	1.891	2.314	1.785	2.020	1.803	1.978	1.663	1.211	1.493
ALTRO	898	699	623	553	533	431	301	288	261
TOTALE	35.449	34.771	30.764	29.907	26.808	25.500	24.191	18.594	18.769
IMPORTO (Meuro)									
EDILIZIA RESIDENZIALE	802	790	748	1.392	668	973	1.037	1.568	752
EDILIZIA NON RESIDENZIALE	9.485	11.037	10.590	10.690	11.205	10.181	10.228	8.491	9.644
Edilizia cimiteriale	405	397	467	529	544	421	383	270	314
Impianti sportivi e ricreativi	517	1.232	665	745	647	739	668	474	394
Parcheggi	237	223	400	469	339	324	252	194	109
Patrimonio storico e artistico	512	632	522	573	593	492	416	222	356
Sanitaria e sociale	2.298	3.806	3.603	2.431	2.750	2.398	2.674	2.523	2.343
Scolastica	1.690	1.689	1.737	1.993	1.809	1.931	1.852	1.626	1.333
GENIO CIVILE	13.657	21.589	25.680	21.319	17.256	17.535	20.012	20.598	22.304
Strade	5.532	10.265	15.373	5.935	6.151	8.838	11.010	8.032	10.171
Ferrovie	2.103	2.991	3.244	2.246	1.652	873	2.072	1.257	1.106
Altri trasporti	1.264	2.020	1.378	5.374	2.496	1.829	1.219	5.214	1.787
Opere idrauliche	2.145	2.541	3.109	4.797	3.974	2.520	2.120	1.470	1.950
Verde pubblico e arredo urbano	446	692	496	587	667	809	581	409	675
ALTRO	314	165	244	247	266	144	125	40	55
TOTALE	24.259	33.582	37.262	33.649	29.396	28.833	31.402	30.697	32.756

Fonte: CRESME Europa Servizi

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato

* Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di €)

** Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi di €. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Tabella 2.3.11. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per settori di attività - Gennaio-aprile 2010/2011 - Importi in Meuro

	GENNAIO-APRILE				Variazioni %	
	2010		2011		<u>Gen-Apr 2011</u>	
	Numero*	Importo	Numero*	Importo	Gen-Apr 2010	
EDILIZIA RESIDENZIALE	228	289	224	171	-1,8	-40,8
EDILIZIA NON RESIDENZIALE	2.661	3.403	2.329	2.442	-12,5	-28,2
Edilizia cimiteriale	196	113	220	102	12,2	-9,1
Impianti sportivi e ricreativi	358	103	309	145	-13,7	40,6
Parcheggi	17	36	66	119	288,2	234,7
Patrimonio storico e artistico	117	121	76	81	-35,0	-33,0
Sanitaria e sociale	395	788	306	687	-22,5	-12,7
Scolastica	608	395	524	548	-13,8	38,9
GENIO CIVILE	3.519	5.875	3.482	5.054	-1,1	-14,0
Strade	1.267	2.836	1.298	839	2,4	-70,4
Ferrovie	92	247	84	643	-8,7	160,5
Altri trasporti**	119	270	154	439	29,4	62,2
Opere idrauliche	487	808	395	448	-18,9	-44,6
Verde pubblico e arredo urbano	474	180	440	121	-7,2	-32,8
ALTRO	86	29	104	28	20,9	-2,9
TOTALE	6.494	9.596	6.139	7.695	-5,5	-19,8

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato

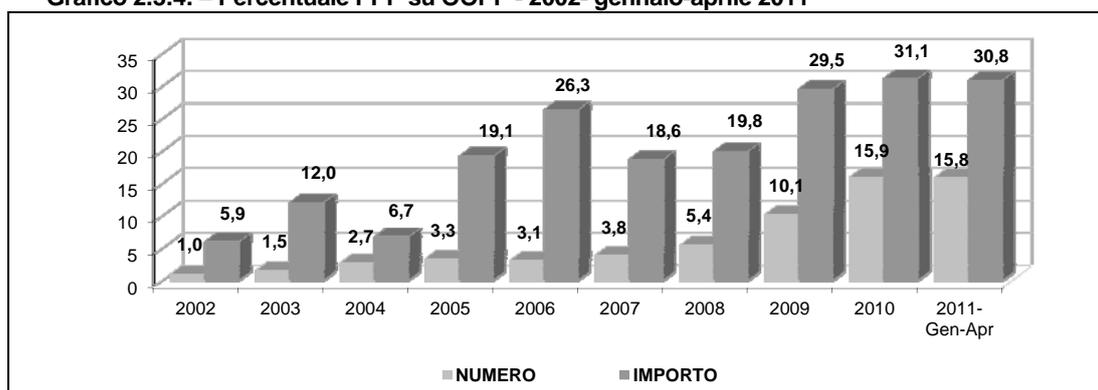
2.3.2. Il mercato del partenariato pubblico privato

Il mercato del PPP, in base agli ultimi dati disponibili dell'Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico Privato, tra gennaio e dicembre 2010 vive una fase di forte espansione rispetto al 2009. Con 2.984 gare e un volume d'affari di 10,2 miliardi di euro si registrano tassi di crescita del 58,8% per numero di opportunità e del 12,4% per investimento. I valori raggiunti nell'anno 2010 sono stati i più alti mai raggiunti dal 2002 ad oggi.

La fase espansiva è confermata, dal punto di vista del numero di opportunità in gara, anche nel 2011. Tra gennaio e aprile 2011 sono state indette 971 gare di PPP, in crescita di un ulteriore 6,7% rispetto allo stesso periodo del 2010. Viceversa l'ammontare degli importi messi in gara si riduce dell'8,3%.

Ma la nota più importante è come il PPP diventi uno "strumento" sempre più utilizzato in Italia. Lo scorso anno è arrivato a rappresentare oltre il 31% del valore dell'intero mercato delle opere pubbliche in gara e circa il 16% del numero di gare, e nei primi 4 mesi del 2011 si registrano percentuali praticamente uguali. Nel 2002 questo mercato rappresentava quote dell'1% per numero e di circa il 6% per importi del totale delle opere pubbliche.

Grafico 2.3.4. – Percentuale PPP su OOPP - 2002- gennaio-aprile 2011



Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

N.B. Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Per quanto riguarda gli avvisi di selezione di proposte, i risultati del 2010 indicano, per il secondo anno consecutivo, un interesse molto limitato per la procedura in due fasi dopo l'introduzione della procedura a gara unica, avvenuta nell'ottobre 2008, con il terzo decreto correttivo del Codice dei Contratti Pubblici.

Nel 2010 se ne contano 43 per un valore dell'investimento di appena 69 milioni di euro. Nell'intero anno 2009 erano 39 e valevano 898 milioni; nel 2008 erano 246 e valevano quasi 2 miliardi, quantità queste ultime superate abbondantemente nel quinquennio 2003-2007, quando in media in un anno venivano pubblicati oltre 500 avvisi per un investimento di oltre 6 miliardi.

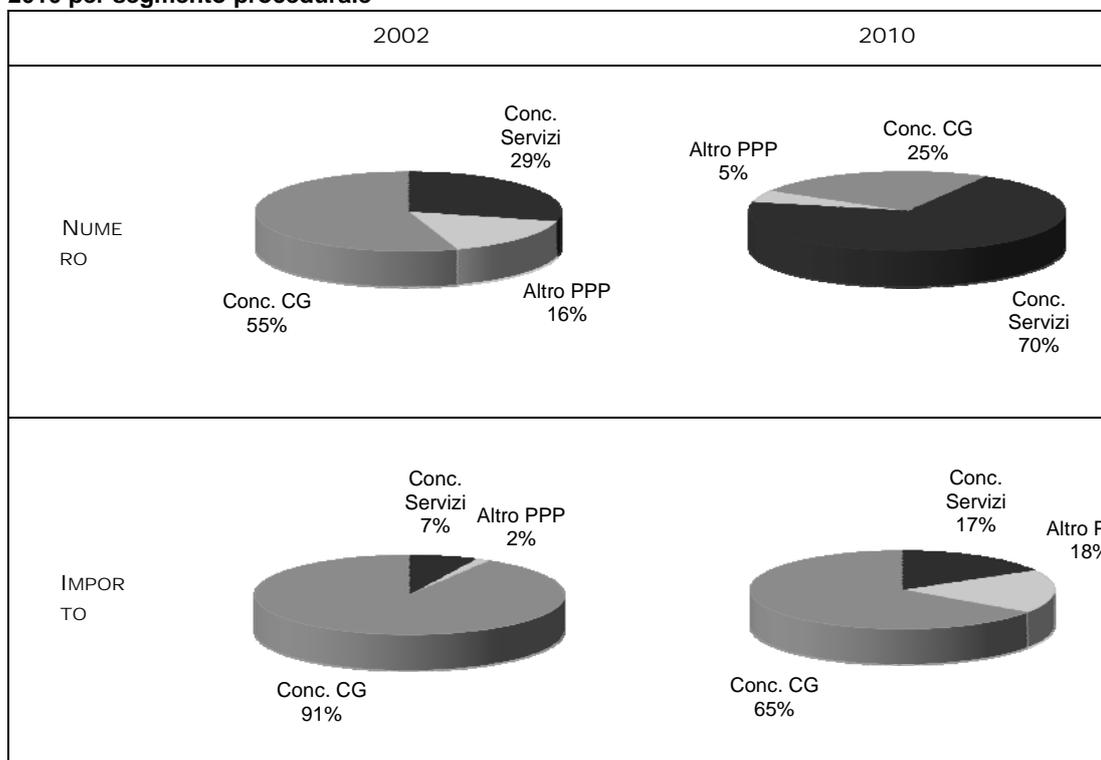
A trainare il PPP sono soprattutto le concessioni di costruzione e gestione su proposta delle stazioni appaltanti e le concessioni di servizi.

In crescita anche le iniziative con la nuova formula del project financing a gara unica, mentre si riducono significativamente quelle con procedura in due fasi.

Confrontando i dati del 2010 con quelli del 2002 si rileva come si è evoluto il mercato del PPP: dal punto di vista del numero di gare è evidente il “boom” delle concessioni di servizi, a cui 9 anni fa spettava una quota del 29% del mercato, mentre nell’anno appena trascorso ben il 70% delle gare è stato indetto con questa tipologia.

Per quanto riguarda gli importi la quota maggiore spetta sempre alle concessioni di costruzione e gestione, ma mentre nel 2002 assorbivano il 91% del mercato, nel 2010 la loro quota è scesa al 65%.

Grafico 2.3.5. - Mercato PPP - Numero e importo bandi di gara censiti negli anni 2002 e 2010 per segmento procedurale



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

Nel 2010 a crescere sono gli interventi al di sotto dei 15 milioni di euro, mentre rallentano le grandi opere di importo superiore.

La classifica della committenza continua a mostrare il ruolo centrale dei Comuni, che si affidano sempre più al PPP per portare avanti i programmi di spesa per investimenti, ancora di più in questa fase di limitata disponibilità di risorse economiche e di controllo della spesa.

Alle amministrazioni comunali, con 2.475 gare per 2.798 milioni, spetta circa l'83% del mercato del PPP nazionale per numero di gare e il 27,5% in termini di importi del 2010.

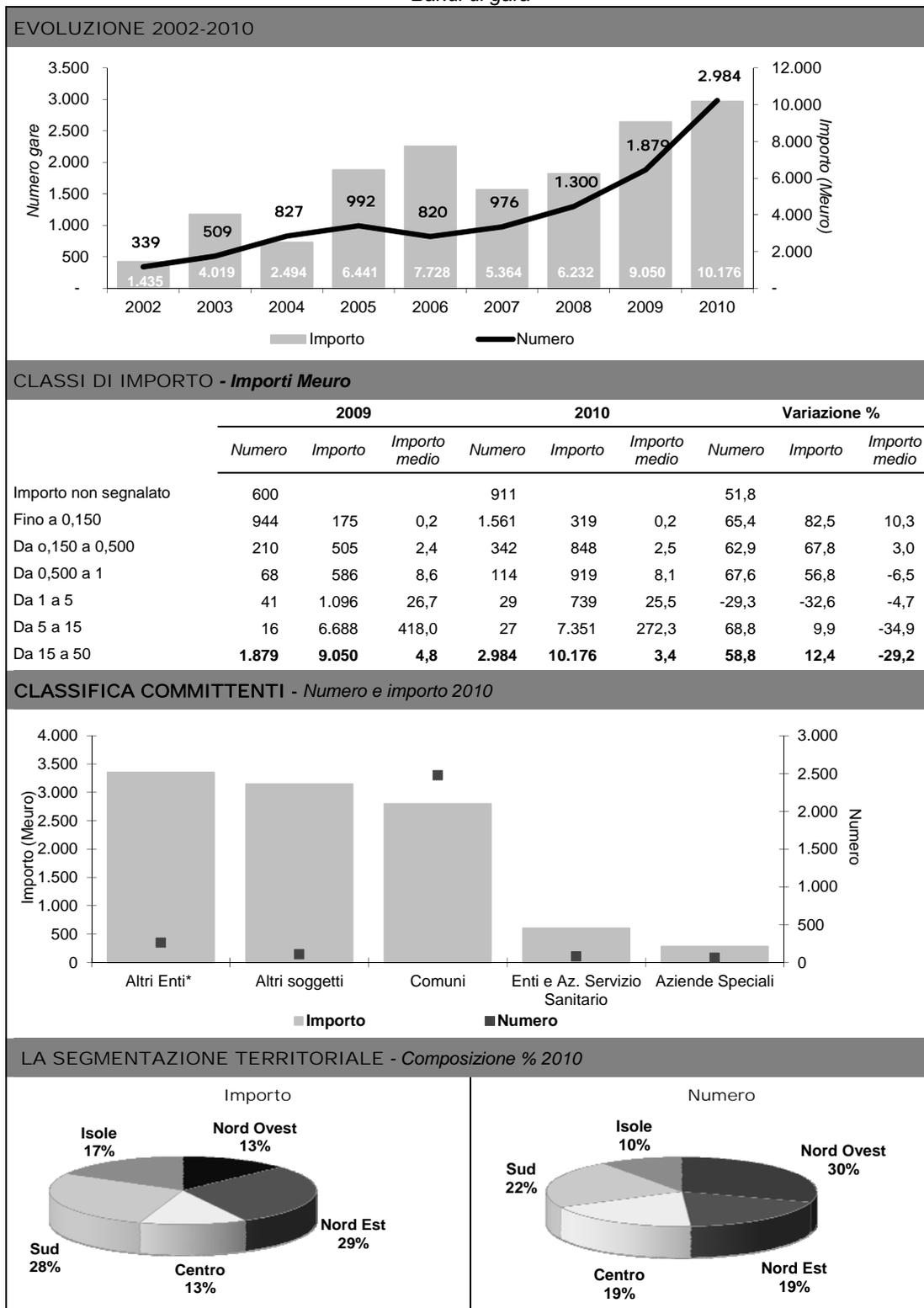
Importante evidenziare come la loro attività si presenti notevolmente aumentata rispetto allo stesso periodo del 2009, con tassi di crescita del 56,9% per numero e del 67,4% per importo. Tra le altre committenze, dal lato degli importi, si distingue l'Anas con oltre 3 miliardi, di cui 2,2 miliardi per la realizzazione dell'itinerario Ragusa-Catania (1,5 miliardi) e del collegamento tra il Porto di Ancona e la grande viabilità (circa 700 milioni).

Il vero protagonista è il settore delle reti, rappresentato nel 2010 da 704 gare per un valore di 3,8 miliardi, quantità entrambe notevolmente accresciute rispetto al 2009 (292 gare per 1 miliardo). Tra gli altri settori si distinguono i trasporti per volume d'affari, con 4,4 miliardi quasi tutti finalizzati alla realizzazione con lo strumento del project financing di tre infrastrutture stradali (itinerario Ragusa-Catania, raccordo A23 – A28 Cimpello – Sequals, collegamento tra il Porto di Ancona e la grande viabilità), e l'arredo urbano e verde pubblico per numero di iniziative, con 628 gare, delle quali oltre l'87% da affidare con la formula della concessione di servizi.

La regione Lombardia si conferma al primo posto per numero di iniziative, con 538 gare nel 2010, una quantità più che raddoppiata rispetto al 2009 (251 gare).

Tra le altre regioni si distinguono: l'Emilia Romagna con 279 gare; il Piemonte con 270 gare; la Toscana con 245 gare; la Campania con 208 gare. Tutte queste regioni, come già osservato per la Lombardia, hanno abbondantemente superato il numero di gare indette nel 2009. Per quanto riguarda la classifica per volume d'affari, in testa la Campania con circa 2,3 miliardi, di cui circa 1,4 miliardi riferiti alle gare indette dal Consorzio Asmet di Napoli per la ricerca e selezione di partner per affiancare il consorzio nella realizzazione del Programma ASPEA (impianti fotovoltaici negli enti locali). A determinare le posizioni successive sono le maxi opere di importo superiore a 500 milioni da realizzare con lo strumento del project financing: al secondo posto si trova la regione Sicilia con 1,6 miliardi di cui oltre 1,5 per il collegamento viario compreso tra lo svincolo della SS 514 di Chiaramonte con la SS 115 e lo svincolo della Ragusana con la SS 114; segue l'Emilia Romagna con 1,3 miliardi di cui oltre 881 milioni per il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 Pedemontana; al quarto la regione Friuli Venezia Giulia con oltre 1 miliardo dei quali circa 976 finalizzati alla realizzazione del raccordo autostradale A23 – A28 Cimpello – Sequals. Al quinto posto le Marche con 781 milioni di cui 698 milioni per la realizzazione e successiva gestione del collegamento stradale tra il Porto di Ancona e la grande viabilità.

SCHEDA 2.3.1. - MERCATO DEL PPP
Bandi di gara



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

* Sono compresi gli Enti Territoriali esclusi i Comuni, le Aziende Speciali e gli Enti e Aziende del Servizio Sanitario

Tabella 2.3.12. – Mercato PPP - Bandi di gara per segmento procedurale - 2002-gennaio-aprile 2011

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	Gen-Apr 2010	Gen-Apr 2011
NUMERO (1)											
Selezioni di proposte (2)	218	491	587	534	431	463	246	39	43	18	17
Gare conc. CG. promotore	75	92	128	116	121	138	148	113	137	44	49
PF fase II	75	92	128	116	121	138	142	50	40	18	9
PF gara unica	0	0	0	0	0	0	6	63	97	26	40
Gare conc. CG. staz app.te	112	103	207	143	209	179	226	354	604	204	155
Gare concessione di servizi	98	213	323	470	366	556	812	1.257	2.094	613	734
Altre gare di PPP	54	101	169	263	124	103	114	155	149	49	33
TOTALE GARE PPP	339	509	827	992	820	976	1.300	1.879	2.984	910	971
Composizione %											
Gare conc. CG. promotore	22,1	18,1	15,5	11,7	14,8	14,1	11,4	6,0	4,6	4,8	5,0
PF fase II	22,1	18,1	15,5	11,7	14,8	14,1	10,9	2,7	1,3	2,0	0,9
PF gara unica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	3,4	3,3	2,9	4,1
Gare conc. CG. staz app.te	33,0	20,2	25,0	14,4	25,5	18,3	17,4	18,8	20,2	22,4	16,0
Gare concessione di servizi	28,9	41,8	39,1	47,4	44,6	57,0	62,5	66,9	70,2	67,4	75,6
Altre gare di PPP	15,9	19,8	20,4	26,5	15,1	10,6	8,8	8,2	5,0	5,4	3,4
TOTALE GARE PPP	100,0										
Variazioni % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente											
Selezioni di proposte (2)		125,2	19,6	-9,0	-19,3	7,4	-46,9	-84,1	10,3		-5,6
Gare conc. CG. promotore		22,7	39,1	-9,4	4,3	14,0	7,2	-23,6	21,2		11,4
PF fase II		22,7	39,1	-9,4	4,3	14,0	2,9	-64,8	-20,0		-50,0
PF gara unica		-	-	-	-	-	-	950,0	54,0		53,8
Gare conc. CG. staz app.te		-8,0	101,0	-30,9	46,2	-14,4	26,3	56,6	70,6		-24,0
Gare concessione di servizi		117,3	51,6	45,5	-22,1	51,9	46,0	54,8	66,6		19,7
Altre gare di PPP		87,0	67,3	55,6	-52,9	-16,9	10,7	36,0	-3,9		-32,7
TOTALE GARE PPP		50,1	62,5	20,0	-17,3	19,0	33,2	44,5	58,8		6,7
IMPORTO (Meuro)											
Selezioni di proposte (2)	1.963	3.121	6.895	4.396	8.025	9.181	1.954	898	69	23	54
Gare conc. CG. promotore	893	1.107	1.074	2.661	3.683	4.148	4.402	6.182	4.586	2.022	193
PF fase II	893	1.107	1.074	2.661	3.683	4.148	4.379	3.720	2.657	1.750	49
PF gara unica	0	0	0	0	0	0	23	2.463	1.929	272	144
Gare conc. CG. staz app.te	418	2.471	1.071	742	1.644	739	784	1.704	2.058	324	725
Gare concessione di servizi	102	274	218	1.411	2.109	425	572	540	1.704	220	1.419
Altre gare di PPP	21	167	131	1.627	291	52	474	623	1.829	20	35
TOTALE GARE PPP								10,17			
	1.435	4.019	2.494	6.441	7.728	5.364	6.232	9.050	6	2.586	2.372
Composizione %											
Gare conc. CG. promotore	62,2	27,5	43,0	41,3	47,7	77,3	70,6	68,3	45,1	78,2	8,1
PF fase II	62,2	27,5	43,0	41,3	47,7	77,3	70,3	41,1	26,1	67,7	2,1
PF gara unica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	27,2	19,0	10,5	6,1
Gare conc. CG. staz app.te	29,2	61,5	43,0	11,5	21,3	13,8	12,6	18,8	20,2	12,5	30,6
Gare concessione di servizi	7,1	6,8	8,8	21,9	27,3	7,9	9,2	6,0	16,7	8,5	59,8
Altre gare di PPP	1,5	4,2	5,2	25,3	3,8	1,0	7,6	6,9	18,0	0,8	1,5
TOTALE GARE PPP	100,0										
Variazioni % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente											
Selezioni di proposte (2)		59,0	120,9	-36,2	82,6	14,4	-78,7	-54,0	-92,3		130,5
Gare conc. CG. promotore		24,0	-3,0	147,8	38,4	12,6	6,1	40,4	-25,8		-90,5
PF fase II		24,0	-3,0	147,8	38,4	12,6	5,6	-15,1	-28,6		-97,2
PF gara unica		-	-	-	-	-	-	10.515,6	-21,7		-47,3
Gare conc. CG. staz app.te		490,8	-56,6	-30,7	121,6	-55,1	6,1	117,3	20,8		123,5
Gare concessione di servizi		167,8	-20,2	545,9	49,5	-79,8	34,5	-5,6	215,6		545,6
Altre gare di PPP		685,8	-21,6	1.143,9	-82,1	-82,0	804,9	31,6	193,3		77,6
TOTALE GARE PPP		180,1	-37,9	158,2	20,0	-30,6	16,2	45,2	12,4		-8,3

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato

(2) Non considerati nel dato statistico delle gare in quanto rappresentano la fase di preselezione del progetto da affidare con contratto di concessione di costruzione e gestione su proposta del promotore

* Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

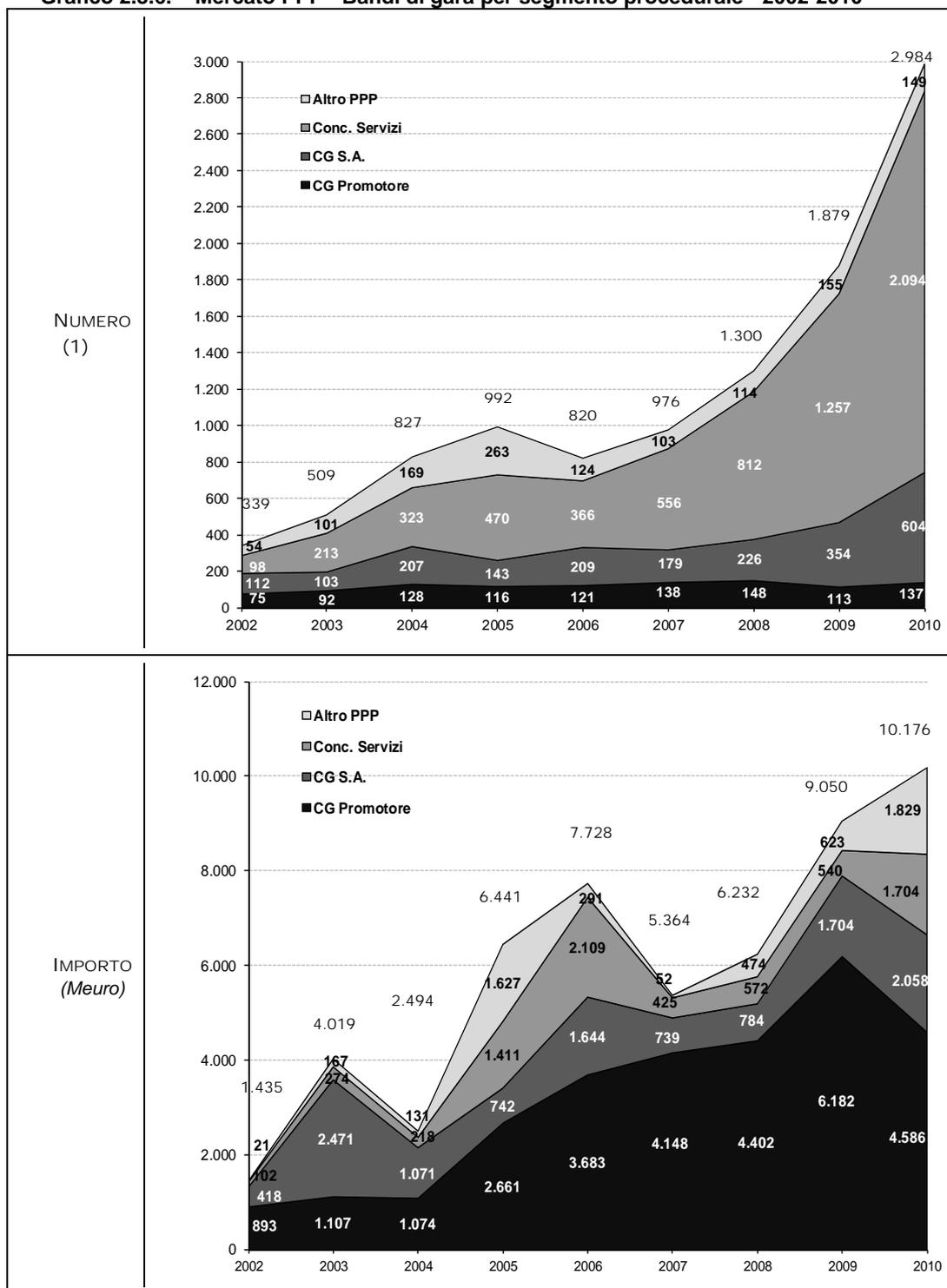
Tabella 2.3.13. – Mercato PPP – Aggiudicazioni per segmento procedurale - 2002-gennaio-aprile 2011

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gen-Apr 2010	Gen-Apr 2011
NUMERO (1)											
Conc. di CG. promotore	14	59	79	114	66	96	129	128	61	13	15
PF fase II	14	59	79	114	66	96	129	125	42	10	5
PF gara unica								3	19	3	10
Conc. di CG. stz appaltante	35	29	76	132	57	62	116	132	128	23	55
Concessione di servizi	29	39	67	90	94	120	202	269	421	106	203
Altre gare di PPP	5	9	8	5	15	7	11	11	13	1	14
TOTALE GARE PPP	83	136	230	341	232	285	458	540	623	143	287
<i>Composizione %</i>											
Conc. di CG. promotore	16,9	43,4	34,3	33,4	28,4	33,7	28,2	23,7	9,8	9,1	5,2
PF fase II	16,9	43,4	34,3	33,4	28,4	33,7	28,2	23,1	6,7	7,0	1,7
PF gara unica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	3,0	2,1	3,5
Conc. di CG. stz appaltante	42,2	21,3	33,0	38,7	24,6	21,8	25,3	24,4	20,5	16,1	19,2
Concessione di servizi	34,9	28,7	29,1	26,4	40,5	42,1	44,1	49,8	67,6	74,1	70,7
Altre gare di PPP	6,0	6,6	3,5	1,5	6,5	2,5	2,4	2,0	2,1	0,7	4,9
TOTALE GARE PPP	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Variazioni % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente</i>											
Conc. di CG. promotore		321,4	33,9	44,3	-42,1	45,5	34,4	-0,8	-52,3		15,4
PF fase II		321,4	33,9	44,3	-42,1	45,5	34,4	-3,1	-66,4		-50,0
PF gara unica		-	-	-	-	-	-	-	533,3		233,3
Conc. di CG. stz appaltante		-17,1	162,1	73,7	-56,8	8,8	87,1	13,8	-3,0		139,1
Concessione di servizi		34,5	71,8	34,3	4,4	27,7	68,3	33,2	56,5		91,5
Altre gare di PPP											1.300,0
TOTALE GARE PPP		80,0	-11,1	-37,5	200,0	-53,3	57,1	0,0	18,2		0
		63,9	69,1	48,3	-32,0	22,8	60,7	17,9	15,4		100,7
IMPORTO (Meuro)											
Conc. di CG. promotore						2,44					
PF fase II						2,44					
PF gara unica											
Conc. di CG. stz appaltante	442	1.781	759	1.180	1.367	4	1.622	5.085	3.865	1.384	216
Concessione di servizi	442	1.781	759	1.180	1.367	4	1.622	5.073	3.582	1.349	48
Altre gare di PPP	0	0	0	0	0	0	0	13	283	35	168
Conc. di CG. stz appaltante	156	228	399	2.629	1.014	511	628	727	762	187	166
Concessione di servizi						1,24					
Altre gare di PPP	21	26	52	391	1.391	1	416	755	405	69	313
Altre gare di PPP	3	73	16	0	1.233	166	165	123	181	6	1.658
TOTALE GARE PPP	622	2.108	1.227	4.201	5.004	2	2.831	6.690	5.212	1.645	2.352
<i>Composizione %</i>											
Conc. di CG. promotore	71,1	84,5	61,9	28,1	27,3	56,0	57,3	76,0	74,2	84,1	9,2
PF fase II	71,1	84,5	61,9	28,1	27,3	56,0	57,3	75,8	68,7	82,0	2,0
PF gara unica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4	2,1	7,1
Conc. di CG. stz appaltante	25,1	10,8	32,5	62,6	20,3	11,7	22,2	10,9	14,6	11,4	7,0
Concessione di servizi	3,4	1,2	4,2	9,3	27,8	28,5	14,7	11,3	7,8	4,2	13,3
Altre gare di PPP	0,4	3,5	1,3	0,0	24,6	3,8	5,8	1,8	3,5	0,4	70,5
TOTALE GARE PPP	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Variazioni % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente</i>											
Conc. di CG. promotore		302,9	-57,4	55,5	15,8	78,9	-33,6	213,5	-24,0		-84,4
PF fase II		302,9	-57,4	55,5	15,8	78,9	-33,6	212,7	-29,4		-96,4
PF gara unica		-	-	-	-	-	-	-	2.124,2		383,4
Conc. di CG. stz appaltante		46,1	74,9	558,7	-61,4	-49,6	23,0	15,7	4,8		-11,4
Concessione di servizi		25,2	98,8	655,0	255,4	-10,7	-66,5	81,7	-46,4		356,0
Altre gare di PPP					280.042,						28.624,
TOTALE GARE PPP		271,1,9	-77,6	-97,3	3	-86,6	-0,1	-25,9	47,2		4
		239,2	-41,8	242,5	19,1	-12,8	-35,1	136,3	-22,1		43,0

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato

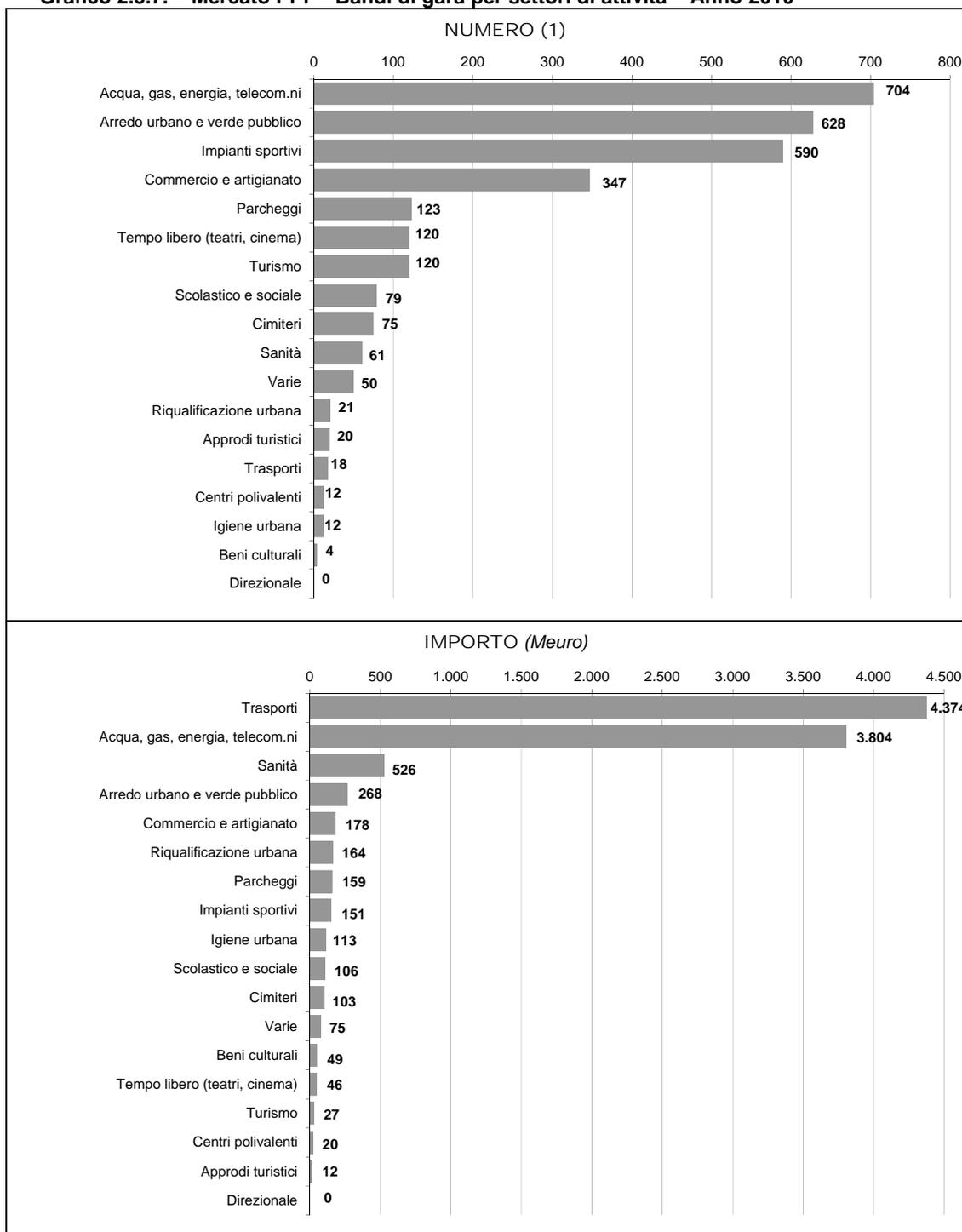
Grafico 2.3.6. – Mercato PPP - Bandi di gara per segmento procedurale - 2002-2010



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato

Grafico 2.3.7. – Mercato PPP - Bandi di gara per settori di attività – Anno 2010



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato

Tabella 2.3.14. – Mercato PPP - Bandi di gara per committenti – 2002-gennaio-aprile 2011

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	Gen-Apr 2011
NUMERO (1)										
Comuni	269	398	681	845	638	775	1.032	1.577	2.475	825
Altri enti territoriali	66	92	124	125	113	166	241	263	401	123
<i>Enti e Az. Serv.Sanitario</i>	25	15	29	18	20	30	45	57	78	12
<i>Aziende Speciali</i>	10	29	34	34	28	38	60	62	63	17
<i>Altri Enti (2)</i>	31	48	61	73	65	98	136	144	260	94
Altri soggetti	4	19	22	22	69	35	27	39	108	23
TOTALE	339	509	827	992	820	976	1.300	1.879	2.984	971
IMPORTO – Meuro										
Comuni	709	1.243	1.133	2.122	2.814	1.626	1.877	1.672	2.798	1.621
Altri enti territoriali	513	905	1.320	4.274	4.843	3.309	4.097	6.145	4.231	313
<i>Enti e Az. Serv.Sanitario</i>	306	548	878	109	626	464	209	380	599	62
<i>Aziende Speciali</i>	2	190	93	3.457	1.860	1.888	2.422	5.134	280	44
<i>Altri Enti (2)</i>	205	168	348	708	2.357	957	1.466	631	3.352	206
Altri soggetti	212	1.872	41	44	70	429	257	1.233	3.147	438
TOTALE	1.435	4.019	2.494	6.441	7.728	5.364	6.232	9.050	10.176	2.372

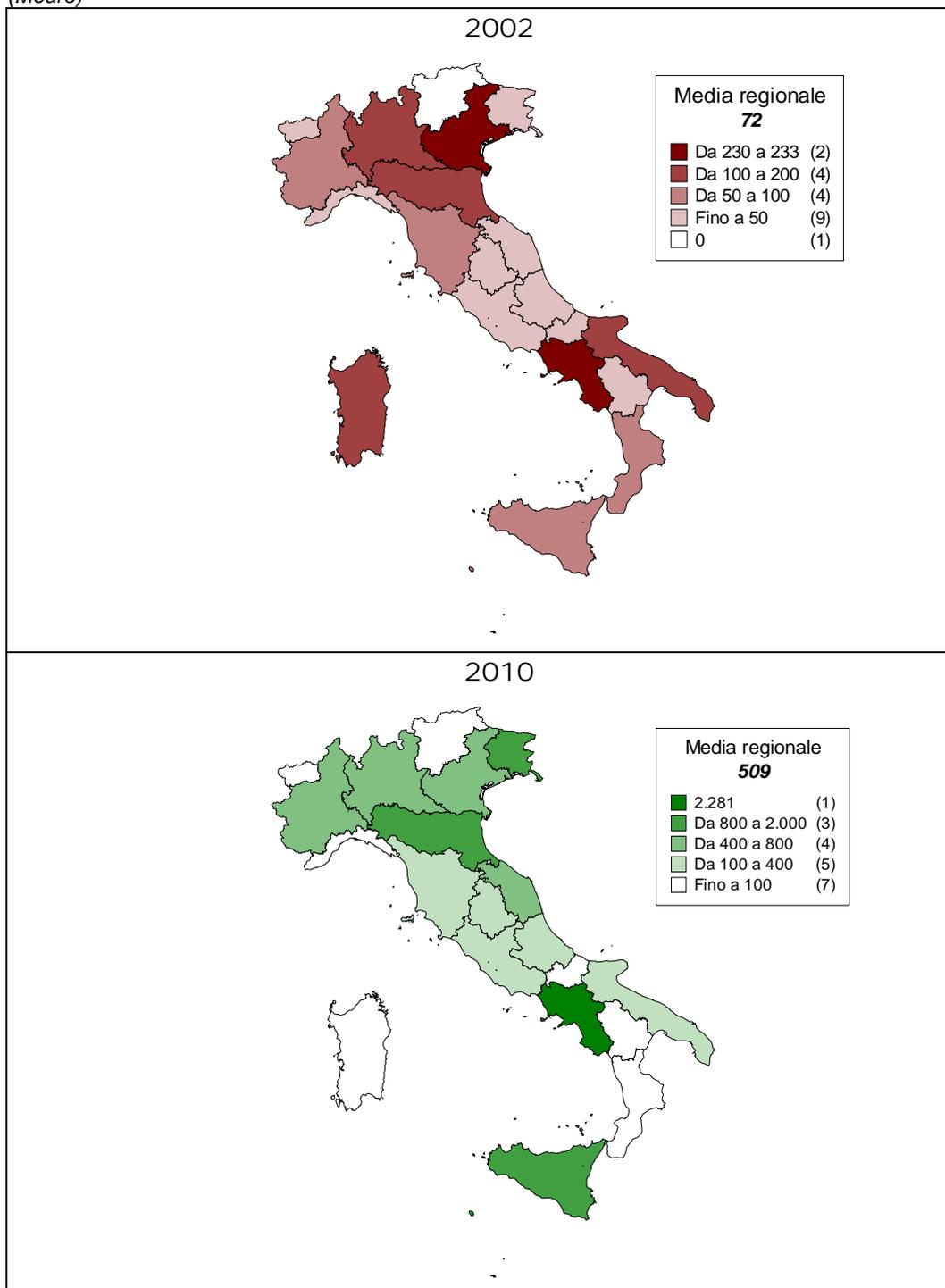
Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal Cresme

(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato

(2) Sono compresi gli Enti Territoriali esclusi i Comuni, le Aziende Speciali e gli Enti e Aziende del Servizio Sanitario

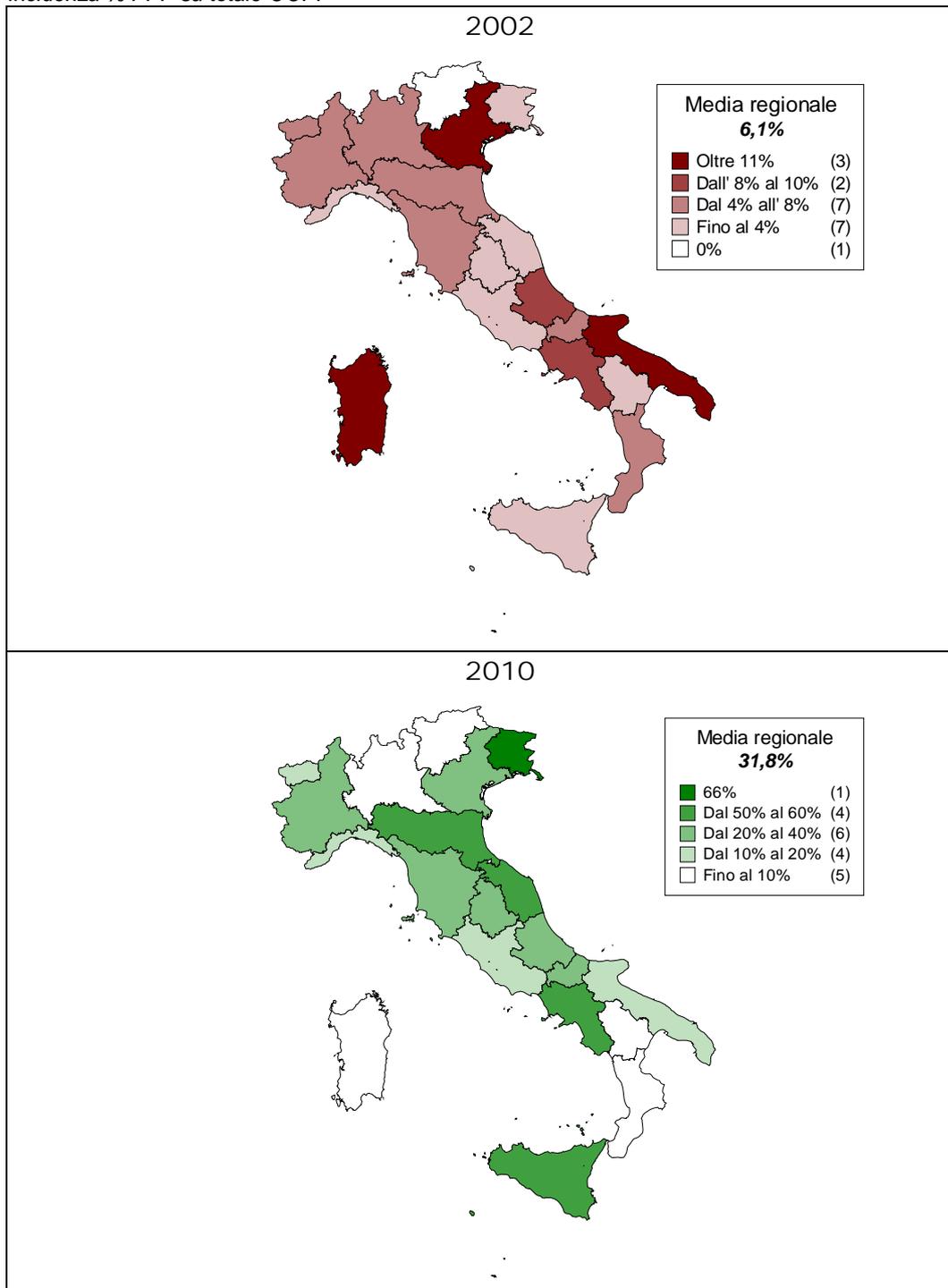
* Il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 miliardi. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010), è stata temporaneamente sospesa.

Tavola 2.3.2. - Mercato PPP - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010
 (Meuro)



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

Tavola 2.3.3. - Mercato PPP - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 - Incidenza % PPP su totale OOPP



Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere e realizzato dal CRESME

2.3.3. Il mercato dell'appalto integrato

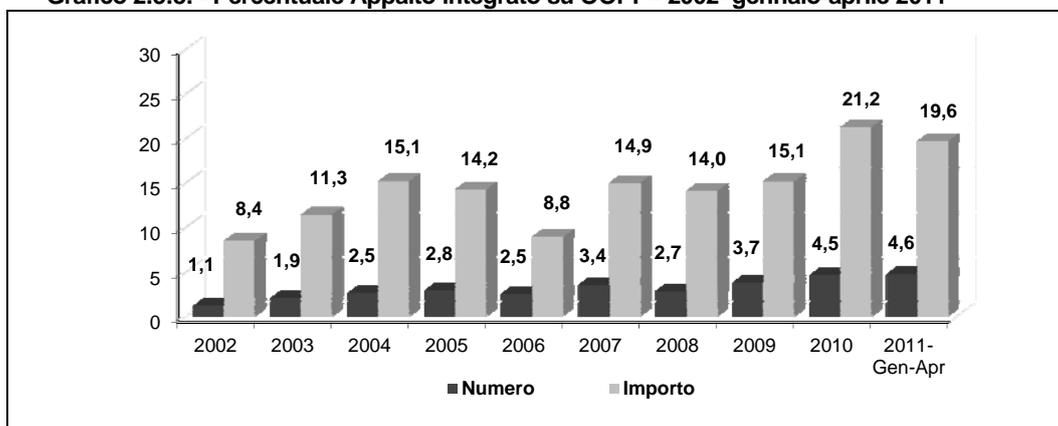
Il mercato dell'appalto integrato, in base ai dati monitorati dal CRESME, nel 2010, vive una fase di forte espansione, soprattutto dal lato degli importi. Rispetto al 2009 viene quasi raddoppiato il volume d'affari attivato, 6,9 miliardi contro 4,6 nel 2009 (+49,8%), a fronte di un numero di gare incrementato del 24% (849 gare contro 684 nel 2009).

Il risultato record dell'importo, che non trova valori simili in tutto l'arco temporale di operatività della disciplina, è determinato dalla maxi gara, indetta da Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, dal valore record per la procedura di 2,3 miliardi, un valore da general contractor o da concessione di costruzione e gestione, per la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori relativi alle tratte B1, B2, C, D e opere di compensazione del collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse (2° lotto della Pedemontana Lombarda, il primo del valore di 781 milioni, è stato affidato con la disciplina del contraente generale tra il 2007 e il 2008, ed i lavori sono oggi in corso di realizzazione).

I valori dei primi quattro mesi del 2011 mostrano la continua crescita del numero di gare (+31%), ma una contrazione degli importi in gara (-16%) rispetto al corrispondente periodo del 2010.

Rispetto all'intero mercato delle opere pubbliche, nel 2010, l'appalto integrato assorbe quote del 4,5% per numero di opportunità e superiori al 21% per importo, le quote più alte dal 2002. I valori vengono confermati anche nel 2011.

Grafico 2.3.8. - Percentuale Appalto integrato su OOPP - 2002-gennaio-aprile 2011



Fonte: CRESME Europa Servizi

Nel periodo gennaio-dicembre del 2010, circa l'80% delle gare di appalto integrato fa riferimento a iniziative al di sotto dei 5 milioni di euro, percentuale in linea con quella degli anni precedenti, ad eccezione del 2002 (84%) e del 2009 (71%). All'interno di questa tipologia dimensionale sono soprattutto i lavori tra un milione e 5 milioni i più richiesti: sono passati da 59 appalti per 140 milioni del

2002 ai 214 per 547 milioni del 2009 per salire ancora nel 2010, quando sono stati toccati i livelli più alti con 314 gare per circa 754 milioni.

Per quanto riguarda le tipologie di importo maggiore, si osservano tassi in calo, per numero e importo, sia per gli appalti di importo compreso tra 5 milioni e 15 milioni, che per gli appalti compresi tra i 15 e 50 milioni. Al contrario cresce la domanda di interventi di importo di oltre 50 milioni: sono 18 e valgono oltre 4 miliardi nel 2010, mentre erano 9 e valevano un miliardo e mezzo nel 2009 (+100% il numero e +167% gli importi).

Nel 2010 sono i Comuni i committenti che ricorrono più frequentemente all'istituto dell'appalto integrato, con 260 gare dell'importo complessivo di circa 550 milioni di euro, ma sono i gestori della rete stradale e autostradale quelli che attivano il maggior volume d'affari, con 2,6 miliardi di euro per soli 9 interventi.

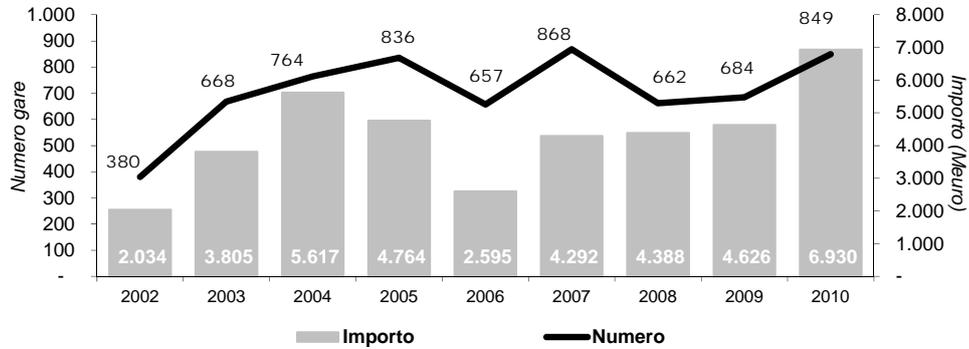
L'appalto integrato è una procedura diffusa su tutto il territorio nazionale, ma è la regione Lazio che guida la classifica per numero di iniziative per ben sette anni su nove, dal 2002 al 2010. A condividere il primo posto nel 2010, con 94 gare, con il Lazio c'è la Campania. Per quanto riguarda il volume d'affari in cima alla classifica 2010 si posiziona la Lombardia grazie al maxi lotto da 2,3 miliardi per la realizzazione della Pedemontana.

Classifiche simili anche nei primi 4 mesi del 2011, con il Lazio in testa per numero di gare (30 iniziative), e la Sicilia prima per importi (490 milioni), seguita dalla Lombardia con 282 milioni.

SCHEDA 2.3.2. - MERCATO APPALTO INTEGRATO

Bandi di gara

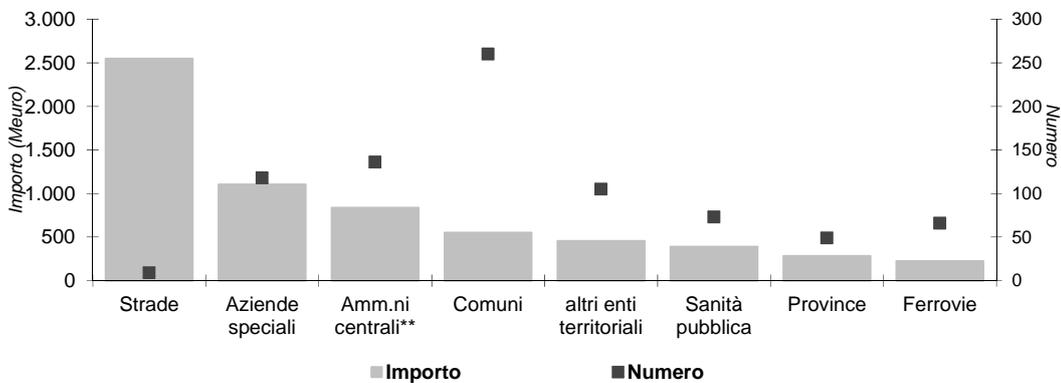
EVOLUZIONE 2002-2010



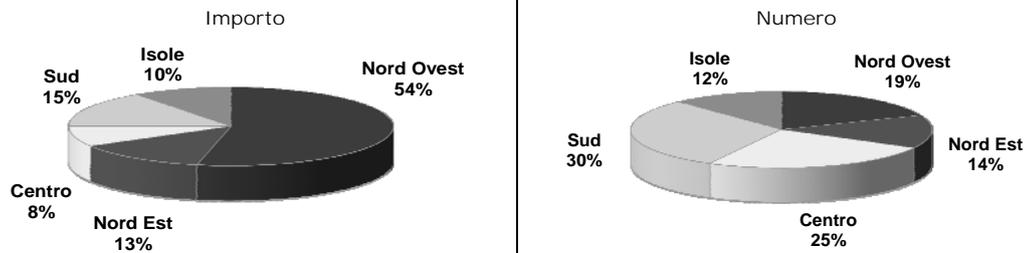
CLASSI DI IMPORTO - Importi Meuro

	2009			2010			Variazione %		
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio
Importo non segnalato	32			40			25,0		
Fino a 0,150	41	4	0,1	43	4	0,1	4,9	-1,2	-5,8
Da 0,150 a 0,500	108	33	0,3	132	42	0,3	22,2	27,9	4,6
Da 0,500 a 1	99	75	0,8	157	120	0,8	58,6	60,9	1,5
Da 1 a 5	214	547	2,6	314	754	2,4	46,7	37,9	-6,0
Da 5 a 15	134	1.252	9,3	100	850	8,5	-25,4	-32,1	-9,0
Da 15 a 50	47	1.194	25,4	45	1.090	24,2	-4,3	-8,7	-4,6
Oltre 50	9	1.523	169,2	18	4.070	226,1	100,0	167,3	33,7
TOTALE	684	4.626	7,1	849	6.930	8,6	24,1	49,8	20,7

CLASSIFICA COMMITTENTI - Numero e importo 2010



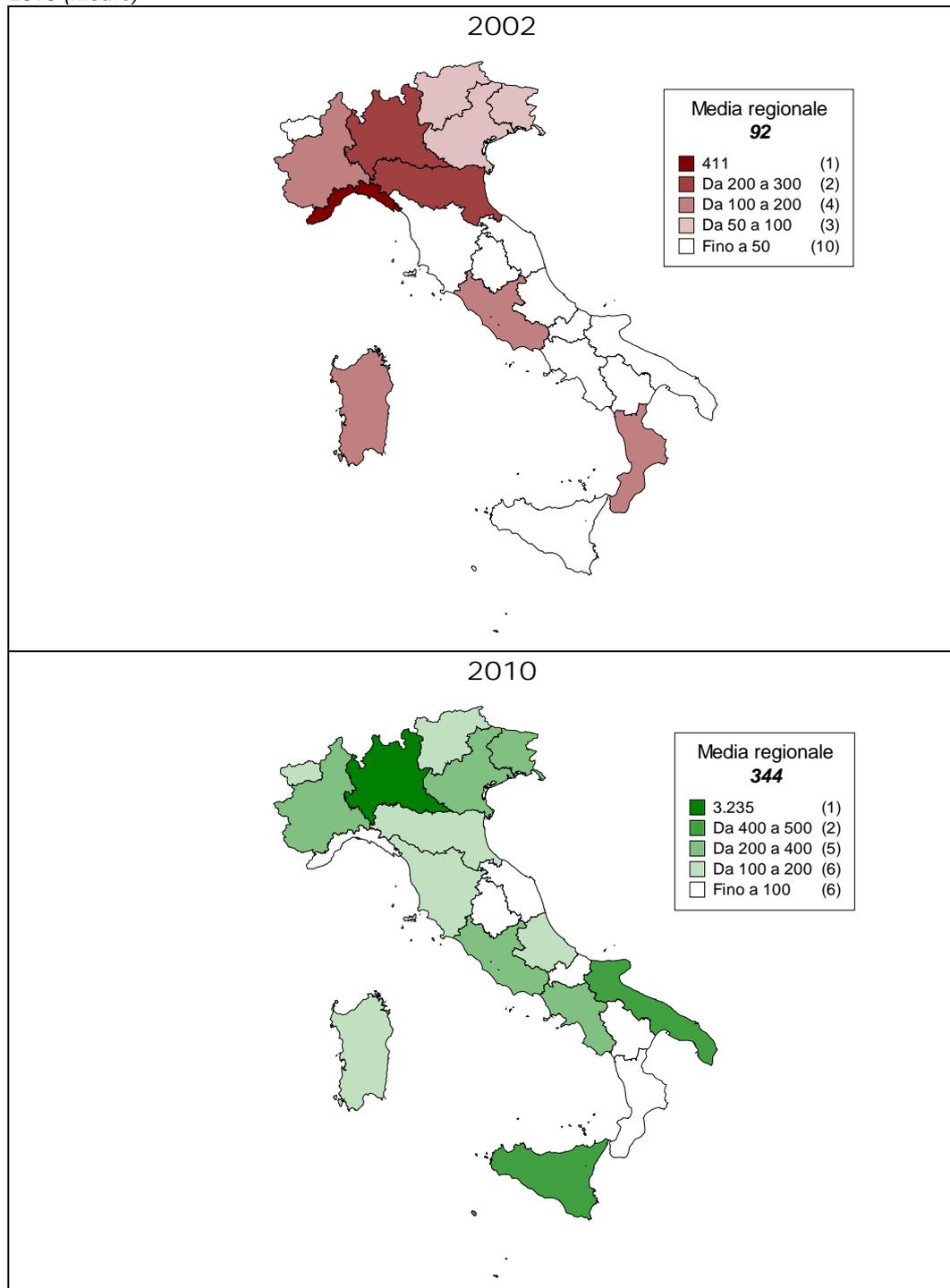
LA SEGMENTAZIONE TERRITORIALE - Composizione % 2010



Fonte: CRESME Europa Servizi

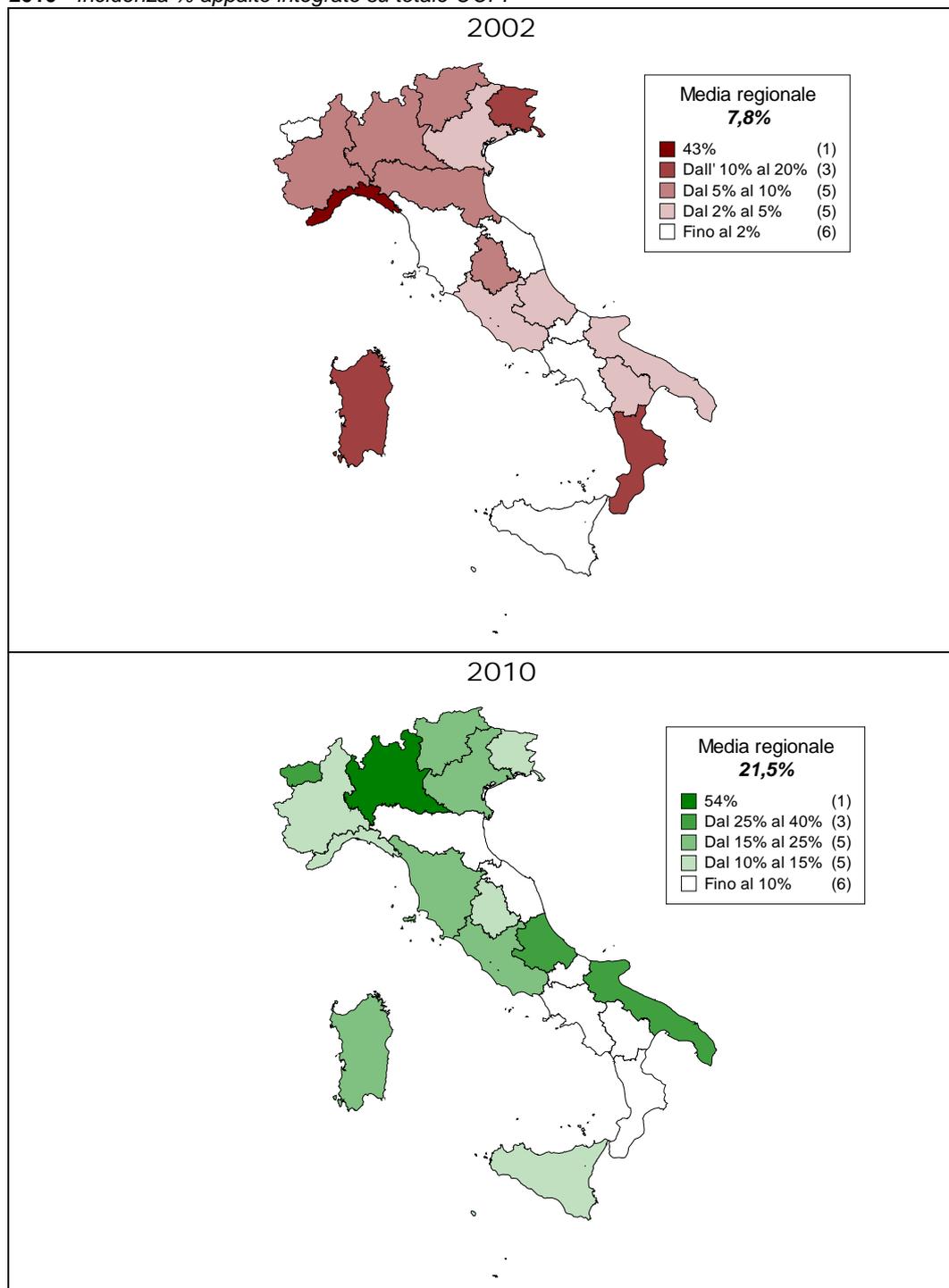
** Compresi anche gli Enti di previdenza

Tavola 2.3.4. - Mercato Appalto integrato - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 (Meuro)



Fonte: CRESME Europa Servizi

Tavola 2.3.5. - Mercato appalto integrato - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 - Incidenza % appalto integrato su totale OOPP



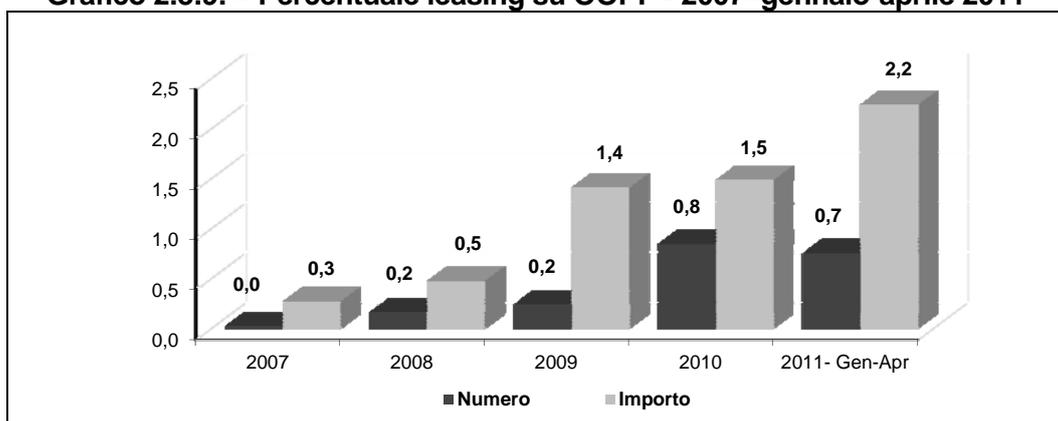
Fonte: CRESME Europa Servizi

2.3.4. Il mercato del leasing immobiliare in costruendo

Nel dicembre 2006, con la legge 27 dicembre 2006, n. 296 – Legge Finanziaria 2007 (art. 1, commi 907-908 e commi 912-913-914), viene introdotta la disciplina della locazione finanziaria immobiliare in costruendo (leasing in costruendo) per la realizzazione, l'acquisizione ed il completamento di opere pubbliche o di pubblica utilità. Successivamente il D.Lgs 113/07 ha recepito integralmente nel Codice dei Contratti Pubblici la disciplina del nuovo istituto introducendo l'art. 160 bis "locazione finanziaria di opere pubbliche o di pubblica utilità".

A partire dal 2007, il CRESME ha iniziato a monitorare il ricorso allo strumento del leasing immobiliare in costruendo. Da tale data fino al 30 aprile 2011 le gare censite nell'intero territorio nazionale, per la realizzazione di opere pubbliche con lo strumento del leasing immobiliare in costruendo, sono state 291 per un importo complessivo di 1.313 milioni di euro.

Grafico 2.3.9. – Percentuale leasing su OOPP - 2007–gennaio-aprile 2011



Fonte: CRESME Europa Servizi

Questo nuovo mercato nel biennio 2007-2008 ha rappresentato quote marginali del mercato delle opere pubbliche, circa lo 0,1% annuo per numero e lo 0,4% per importo, ma già nel 2009 ha ottenuto un peso maggiore (1,4% il peso dell'importo). La crescita sta continuando, e questo mercato è destinato ad ottenere maggior successo in futuro, come evidenziato dai risultati del 2010 in cui il suo peso è salito allo 0,8% per numero e all'1,5% per importo e dai primi 4 mesi del 2011 in cui il peso è stato dello 0,7% per numero e del 2,2% per importo.

In base ai dati finora monitorati, il leasing in costruendo tenderà a crescere soprattutto nelle regioni settentrionali e nei settori dell'edilizia scolastica e della produzione di energia solare fotovoltaica.

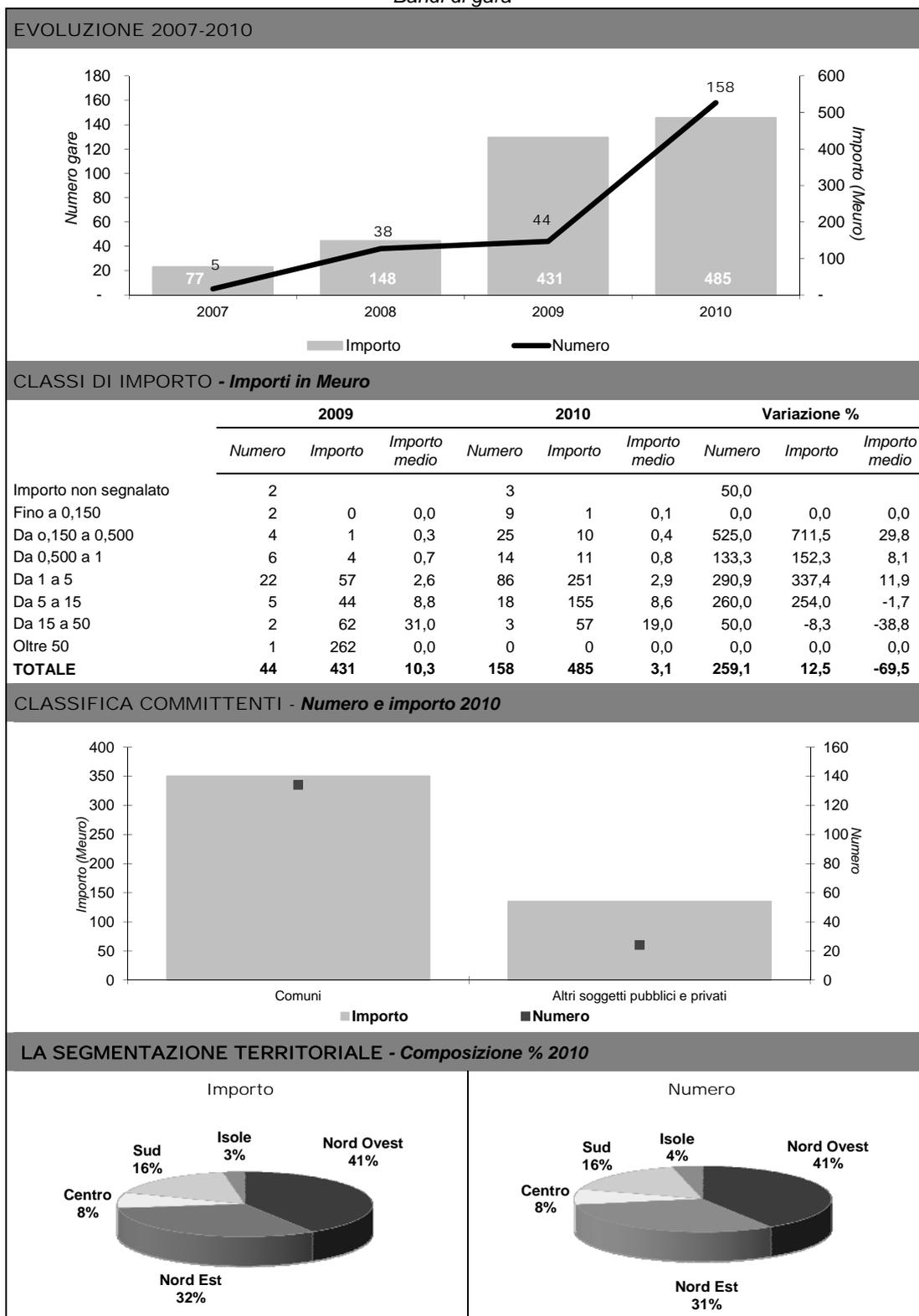
Ripercorrendo brevemente le dinamiche del periodo 2007-2010 si osserva una continua crescita del numero e degli importi in gara, da 5 gare per 77 milioni di euro del 2007 si passa a 38 gare per 148 milioni di euro nel 2008 e poi a 44

gare per 431 milioni di euro nel 2009; è il 2010 l'anno di maggiore espansione con 158 gare per 485 milioni di euro. Se verrà confermato l'andamento dei primi 4 mesi anche il 2011 sarà un anno di successo, si può stimare infatti che per la fine dell'anno le gare saranno 138 per un valore di 516 milioni di euro.

In tutto il periodo in esame sono stati praticamente i Comuni i soli ad indire questa tipologia di gare: 224 iniziative sulle 291 totali, pari ad una quota del 77% e 600 milioni sui 1.313 totali (46%). Questi valori crescono se si prende in considerazione solamente il 2010, in cui si raggiungono quote dell'85% per numero e del 72% per importo.

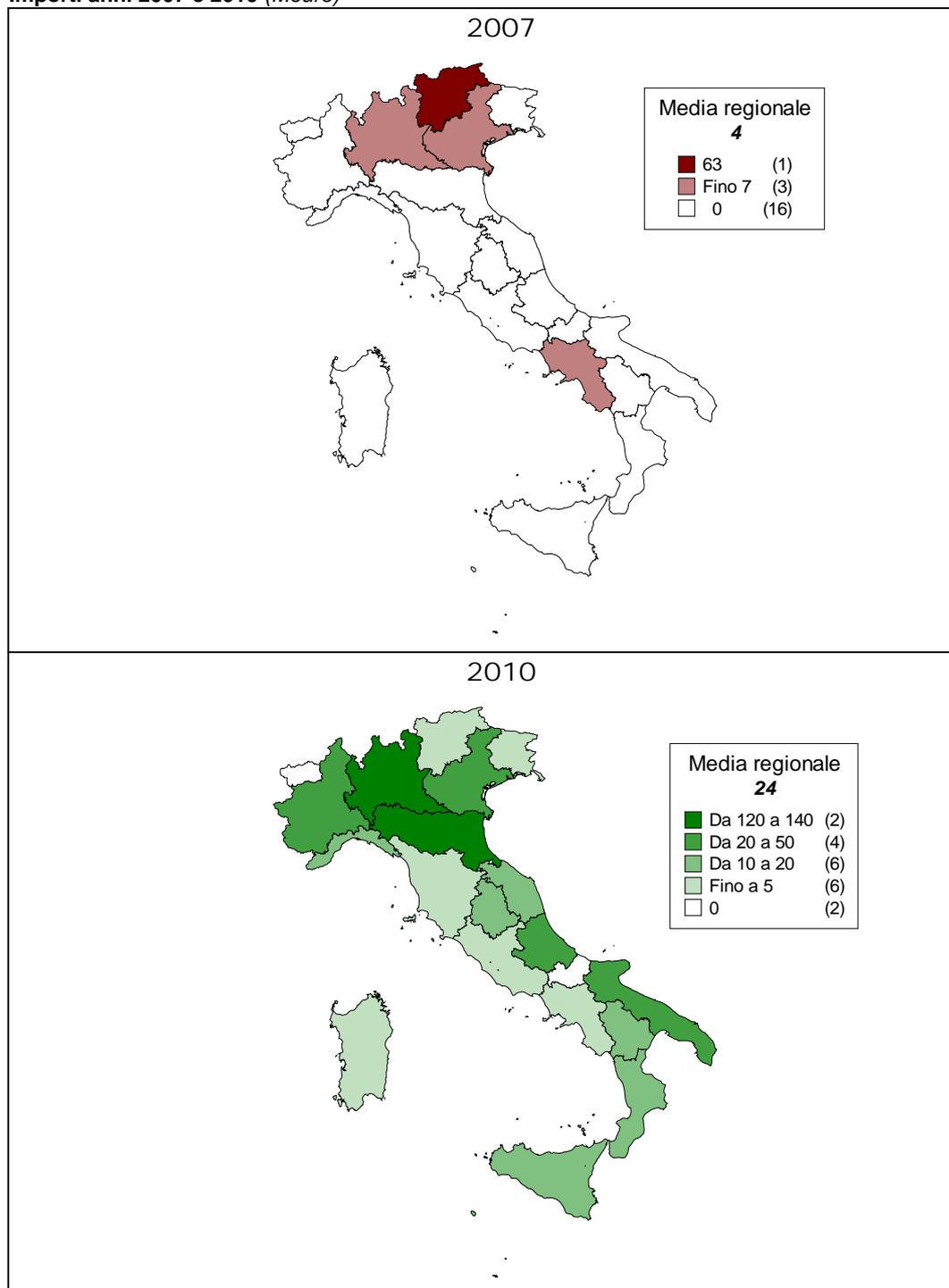
Rispetto al territorio nell'intero periodo gennaio 2007-aprile 2011 si osserva una maggiore attenzione allo strumento del leasing nelle regioni settentrionali, con 193 gare e 930 milioni pari, rispettivamente, a quote del 66% e 71% del mercato nazionale. Le iniziative riconducibili alle quattro regioni centrali sono 38 (13%) e valgono 135 milioni (10%), mentre quelle relative alle regioni meridionali sono 57 (20%) e valgono 233 milioni (18%).

SCHEDA 2.3.3. - MERCATO LEASING IMMOBILIARE IN COSTRUENDO
Bandi di gara



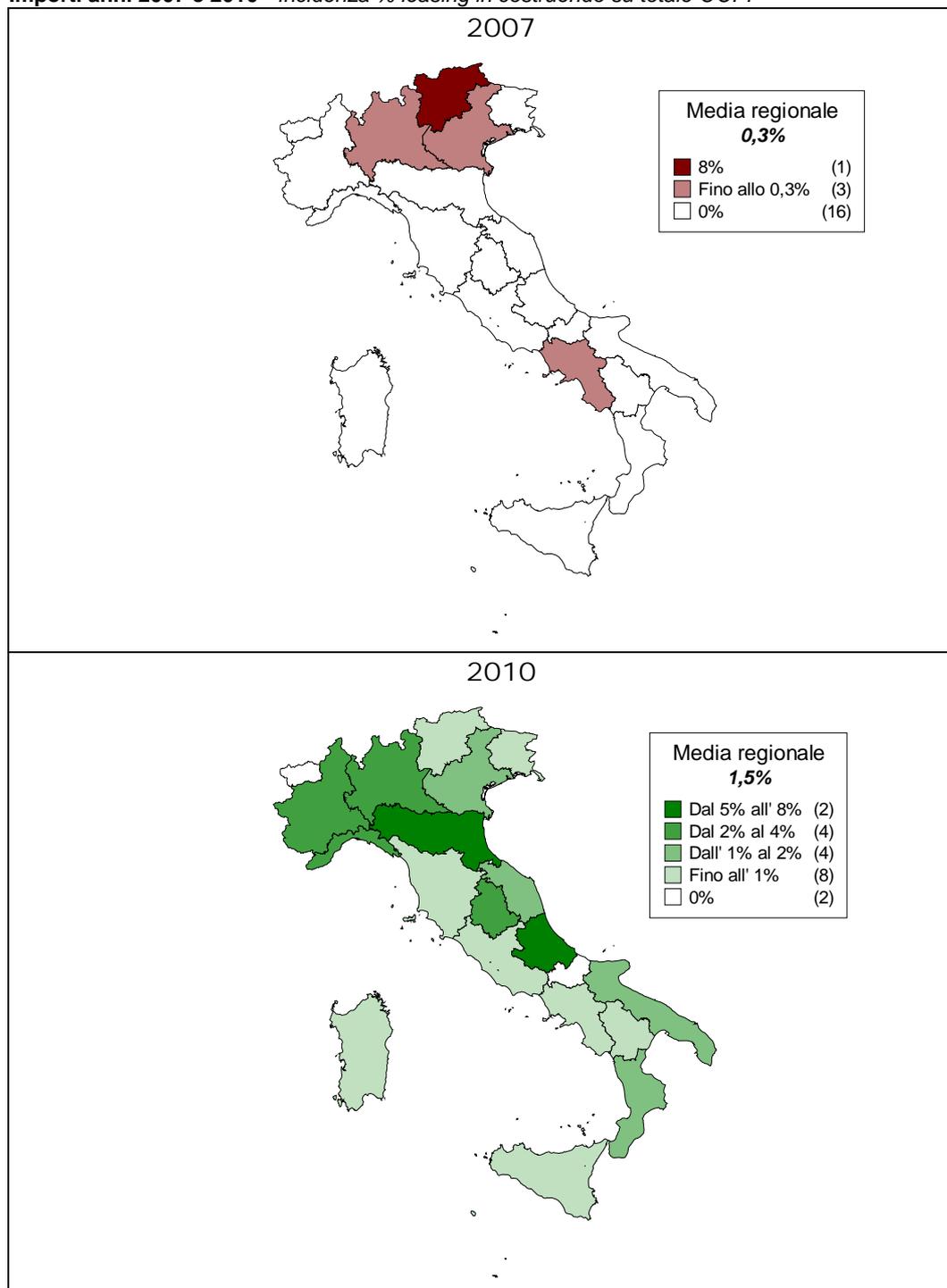
Fonte: CRESME Europa Servizi

Tavola 2.3.6. - Mercato leasing immobiliare in costruendo - Bandi di gara per regione - Importi anni 2007 e 2010 (Meuro)



Fonte: CRESME Europa Servizi

Tavola 2.3.7. - Mercato leasing immobiliare in costruendo - Bandi di gara per regione - Importi anni 2007 e 2010 - Incidenza % leasing in costruendo su totale OOPP



Fonte: CRESME Europa Servizi

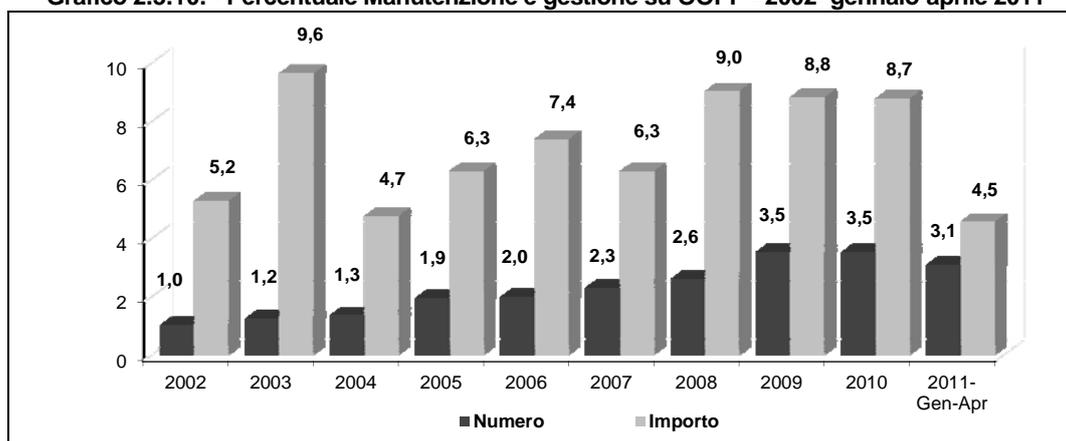
2.3.5. Il mercato della manutenzione e gestione

Il mercato degli appalti per servizi di manutenzione e gestione, in base ai dati monitorati dal CRESME, dal 2002 in poi si presenta alimentato con un numero sempre crescente di opportunità a fronte di un andamento altalenante degli importi in gara.

Nel 2010 questo mercato è rappresentato da 656 gare per un volume d'affari complessivo di quasi 2,9 miliardi, quantità che corrispondono a quote del 3,5% per numero e dell'8,7% per importo del mercato delle opere pubbliche. Rispetto al 2009 il numero di gare si è mantenuto stabile (+0,8%), mentre gli importi sono cresciuti del 6,1%.

I dati dei primi quattro mesi del 2011 mostrano invece un rallentamento rispetto al corrispondente periodo del 2010: -5% il numero di gare e -36% gli importi, il che fa scendere la quote sul totale delle opere pubbliche al 3,1% e al 4,5%.

Grafico 2.3.10. - Percentuale Manutenzione e gestione su OOPP - 2002- gennaio-aprile 2011



Fonte: CRESME Europa Servizi

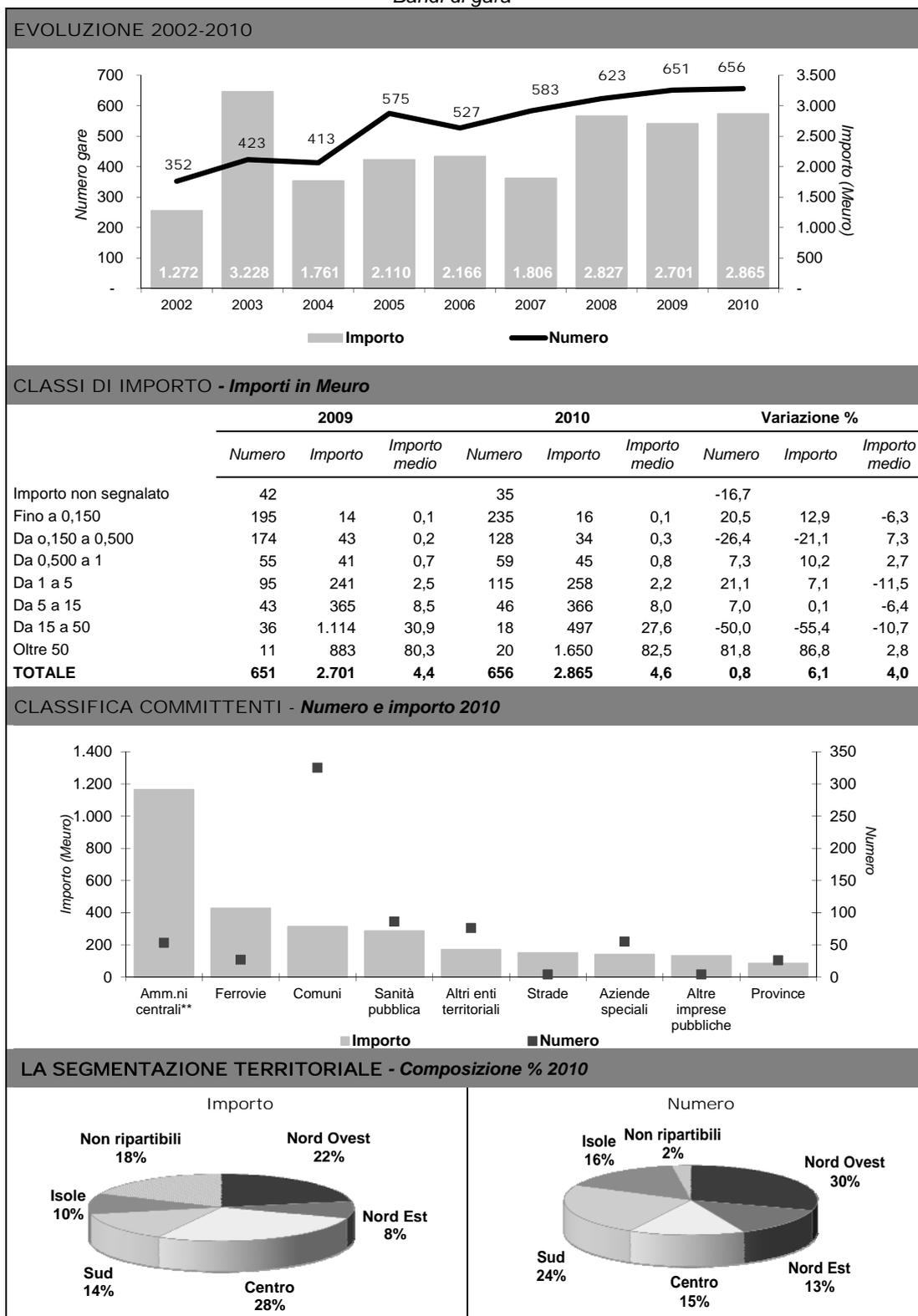
In generale questo è un mercato in cui prevalgono le gare sotto i 5 milioni di euro, con quote annue dell'85% a partire dal 2004 e fino al 2010, ma nei primi quattro mesi del 2011 la loro quota è salita al 94%. Il 2010 si è però distinto anche per la fase espansiva dei maxi contratti over 50 milioni di euro, passati da 11 per 883 milioni del 2009 a 20 per oltre 1,6 miliardi.

Nel 2010 si sono distinte soprattutto le Amministrazioni centrali con 53 gare per un valore di oltre 1,1 miliardi di euro da attribuire innanzitutto ai 12 lotti di Consip Spa, del valore complessivo di oltre 1 miliardo di euro, per l'affidamento dei servizi di facility management per immobili, adibiti prevalentemente ad uso ufficio, in uso a qualsiasi titolo alle Pubbliche amministrazioni. Si posizionano al secondo posto per importo le Ferrovie (27 gare per oltre 426 milioni), mentre al terzo troviamo i Comuni con 312 milioni relativi a 325 gare, quasi la metà delle gare promosse con questo strumento. Nel corso degli anni passati tra i committenti che hanno fatto ricorso a questa forma contrattuale si erano distinti

gli Enti della sanità pubblica che si trovavano ai primi posti per numero, ma soprattutto per importo, con gare finalizzate principalmente all'affidamento dei servizi di manutenzione e gestione integrata degli edifici e degli impianti tecnologici.

Anche il mercato della manutenzione e gestione è un mercato diffuso sul territorio, con una maggiore concentrazione nelle regioni del Nord Ovest per numero e del Centro per importo. Da segnalare la quota del 18% del totale degli importi in gara non attribuita a nessun ambito territoriale, da imputare quasi interamente alle già citate gare Consip Spa che interessano tutto il territorio nazionale

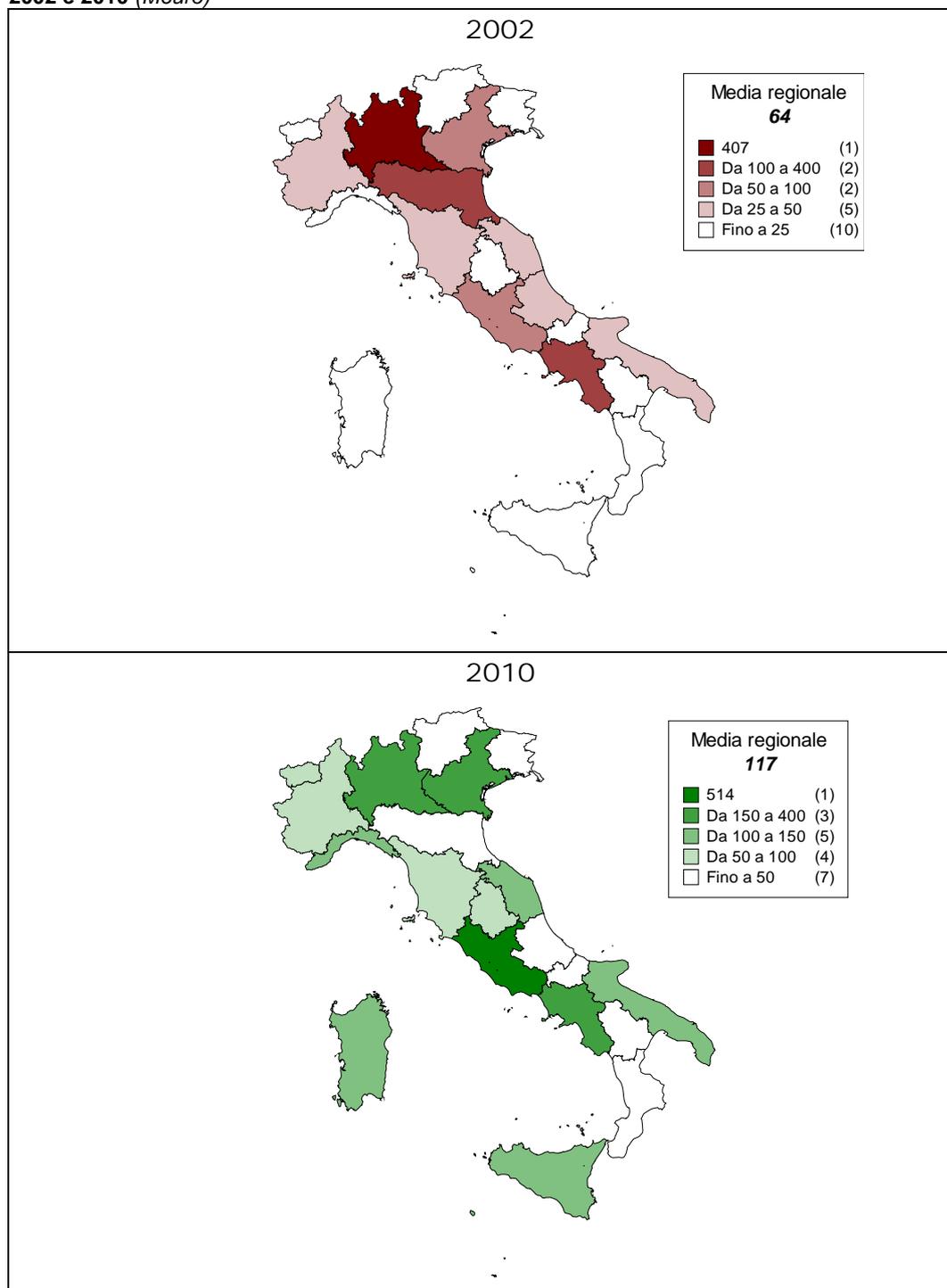
SCHEDA 2.3.4. - MERCATO MANUTENZIONE E GESTIONE
Bandi di gara



Fonte: CRESME Europa Servizi

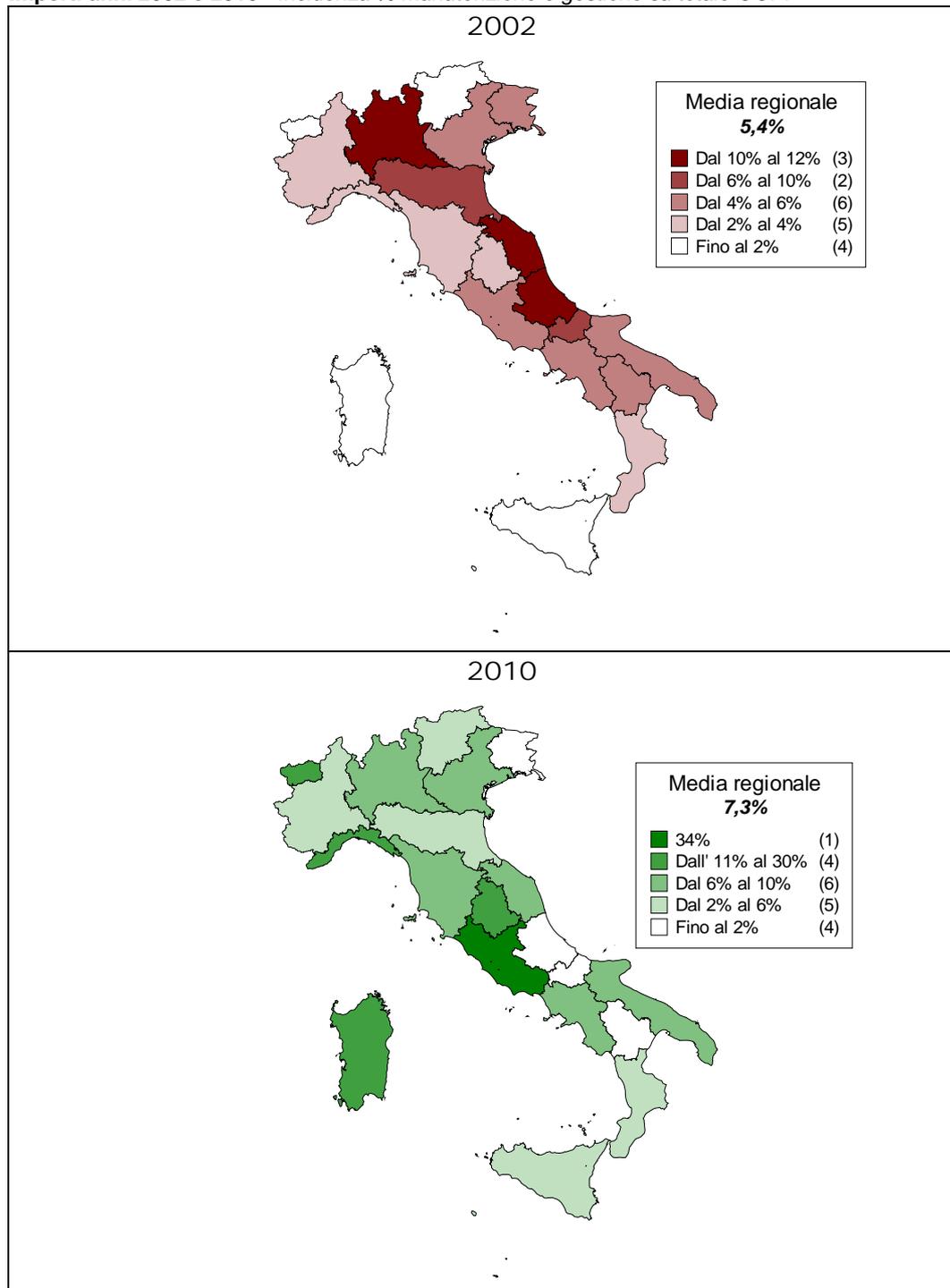
** Compresi anche gli Enti di previdenza

Tavola 2.3.8. - Mercato manutenzione e gestione - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 (Meuro)



Fonte: CRESME Europa Servizi

Tavola 2.3.9. - Mercato manutenzione e gestione - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 - Incidenza % manutenzione e gestione su totale OOPP



Fonte: CRESME Europa Servizi

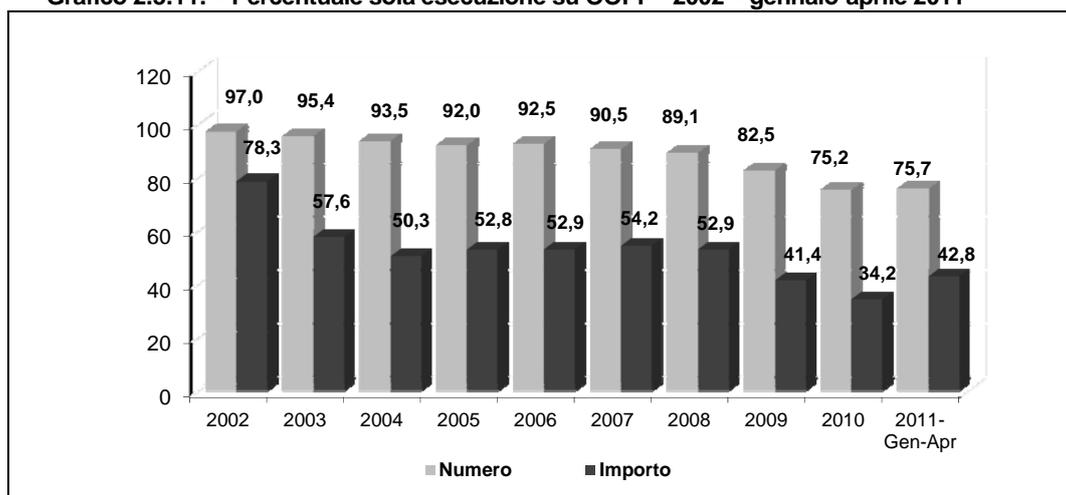
2.3.6. Il mercato della sola esecuzione

Nel 2002 i bandi di gara di sola esecuzione rappresentavano la quasi totalità del mercato delle gare di OOPP: il 97% in termini di numero e oltre il 78% per importo.

Ma anno dopo anno il loro peso all'interno del mercato delle opere pubbliche è andato diminuendo inesorabilmente, arrivando a quote dell'82% e del 41% del 2009, fino al 2010, in cui si sono toccati i valori più bassi (75% del numero e 34% del valore).

Inoltre mentre le altre forme contrattuali fin qui esaminate presentano un trend di crescita, seppure in modo differenziato, gli appalti di sola esecuzione si ridimensionano anno dopo anno: dai 34.377 bandi per 19 miliardi del 2002, si è scesi ai 14.121 bandi per 11,2 miliardi del 2010 (-7,9% il numero e -11,8% l'importo rispetto al 2009). E i primi risultati dell'anno in corso fanno prevedere un ulteriore ridimensionamento per la fine dell'anno, se non ci sarà una netta inversione di tendenza nei prossimi otto mesi.

Grafico 2.3.11. – Percentuale sola esecuzione su OOPP - 2002 – gennaio-aprile 2011



Fonte: CRESME Europa Servizi

Il mercato della sola esecuzione è formato quasi esclusivamente da gare al di sotto dei 5 milioni, e tra esse si distinguono i micro lavori (fino a 150mila euro) e i piccoli lavori (fino a 500mila euro).

Sono proprio i lavori fino ai 5 milioni ad aver subito il calo maggiore nel corso degli anni (-60% dal 2002 al 2010), mentre le gare al di sopra dei 5 milioni hanno tenuto maggiormente (-29,4%), e tra questi soprattutto i bandi per i lavori compresi tra i 5 e i 15 milioni di euro.

I principali committenti sono: Comuni, Aziende speciali e Province. Nel 2010 infatti in testa sia per importo che per numero ci sono i Comuni, seguiti dalle Aziende speciali e dalle Province.

Dei tre, i Comuni e le Province, fanno registrare un trend completamente negativo rispetto al 2009 (-9,2% il numero e -5,4% l'importo i primi, -5,3 e -32,2% i secondi) , mentre le Aziende speciali mostrano un bilancio del tutto positivo con tassi di crescita del 4,1% del numero e del 18,5% degli importi.

Alle regioni del Sud e alle Isole corrispondono quote di oltre il 54% del numero di gare e del 40% del valore delle iniziative di sola esecuzione indette nel 2010.

Tra queste spicca la Campania sia per numero di iniziative che per importi: 2.033 gare, più di ogni altra regione in Italia, per oltre 1 miliardo di euro. Attivo anche il Nord Ovest con in testa la Lombardia, regione che nel corso degli anni si è sempre trovata ai primi posti delle classifiche per numero ed importo, come accade anche nel 2010: seconda per numero di iniziative e prima per importo con circa 1,8 miliardi.

Per avere una idea più precisa del reale peso che ha la sola esecuzione in ogni regione, è necessario osservare l'incidenza che questa procedura ha nel totale gare di OOPP.

Analizzando i dati, relativi al 2010, si osserva che la Sicilia e la Sardegna hanno fatto ricorso alla sola esecuzione nell'86% dei casi a cui corrisponde una quota del 36% del valore (influisce in questo dato la maxi gara di PPP di oltre 1,5 miliardi di euro per il collegamento viario compreso tra lo svincolo della SS 514 di Chiaramonte con la SS 115 e lo svincolo della Ragusana con la SS 114), mentre le regioni del Sud hanno preferito queste procedure per l'81% dei casi pari al 36% dell'importo, con la Calabria che mostra i valori più alti (87,1% per il numero e il 75,1 % per l'importo).

Nel resto d'Italia l'incidenza scende vistosamente, in particolare nelle regioni del Nord Est, in cui spiccano per i bassi valori il Veneto, il Friuli Venezia Giulia, ma soprattutto l'Emilia Romagna che ha fatto ricorso a questa procedura solo nel 73% dei casi per il 18% degli importi, confermandosi ancora una volta come la regione più "interessata" ai nuovi mercati.

Importante evidenziare come, mentre nel 2002 in due regioni (Campania e Liguria) la sola esecuzione aveva un'incidenza inferiore al 60% sul totale degli importi in gara del mercato complessivo delle opere pubbliche, nel 2010 in tre regioni la sola esecuzione ha avuto un'incidenza superiore alla stessa soglia: Calabria, Trentino Alto Adige e Molise, mentre in più della metà delle regioni italiane l'incidenza è stata minore del 40%.

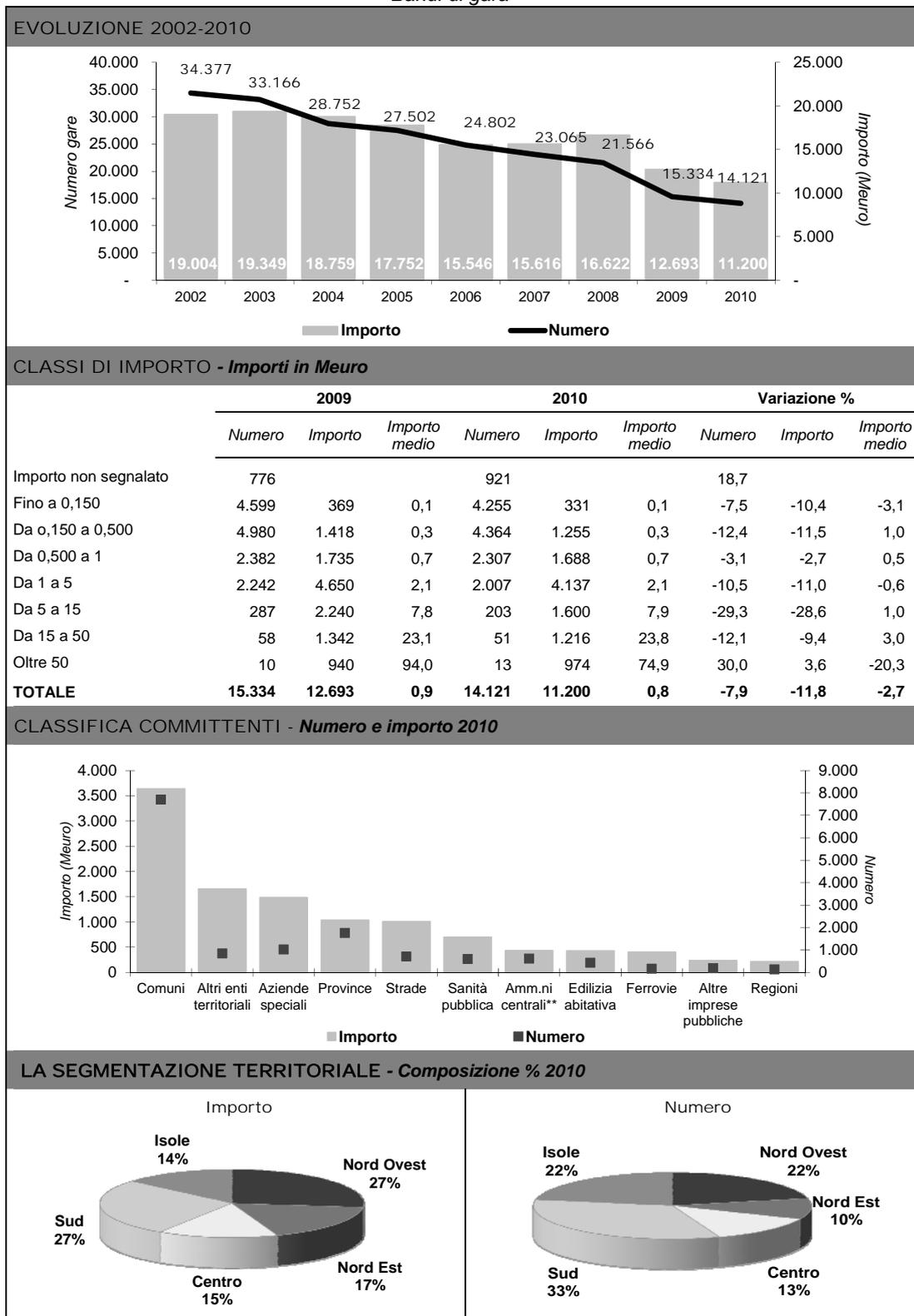
Tabella 2.3.15. – Mercato sola esecuzione - Bandi di gara per aree di mercato – Anno 2010 - Importi in Meuro

	Sola esecuzione		Totale Opere pubbliche		Incidenza % sola esecuzione/totale OOPP	
	Numero*	Importo	Numero*	Importo	Numero*	Importo
EDILIZIA RESIDENZIALE	547	560	604	752	90,6	74,5
EDILIZIA NON RESIDENZIALE	5.216	3.672	7.428	9.644	70,2	38,1
Edilizia cimiteriale	387	158	589	314	65,7	50,3
Impianti sportivi e ricreativi	388	170	1.026	394	37,8	43,2
Parcheggi	31	27	56	109	55,4	24,7
Patrimonio storico e artistico	306	247	346	356	88,4	69,4
Sanitaria e sociale	765	889	1.083	2.343	70,6	37,9
Scolastica	1.404	898	1.626	1.333	86,3	67,4
GENIO CIVILE	8.110	6.920	10.476	22.304	77,4	31,0
Strade	3.493	2.582	3.727	10.171	93,7	25,4
Ferrovie	167	413	261	1.106	64,0	37,3
Altri trasporti	274	805	369	1.787	74,3	45,1
Opere idrauliche	1.254	1.364	1.430	1.950	87,7	70,0
Verde pubblico e arredo urbano	778	343	1.493	675	52,1	50,8
ALTRO	248	47	261	55	95,0	85,8
TOTALE	14.121	11.200	18.769	32.756	75,2	34,2

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato

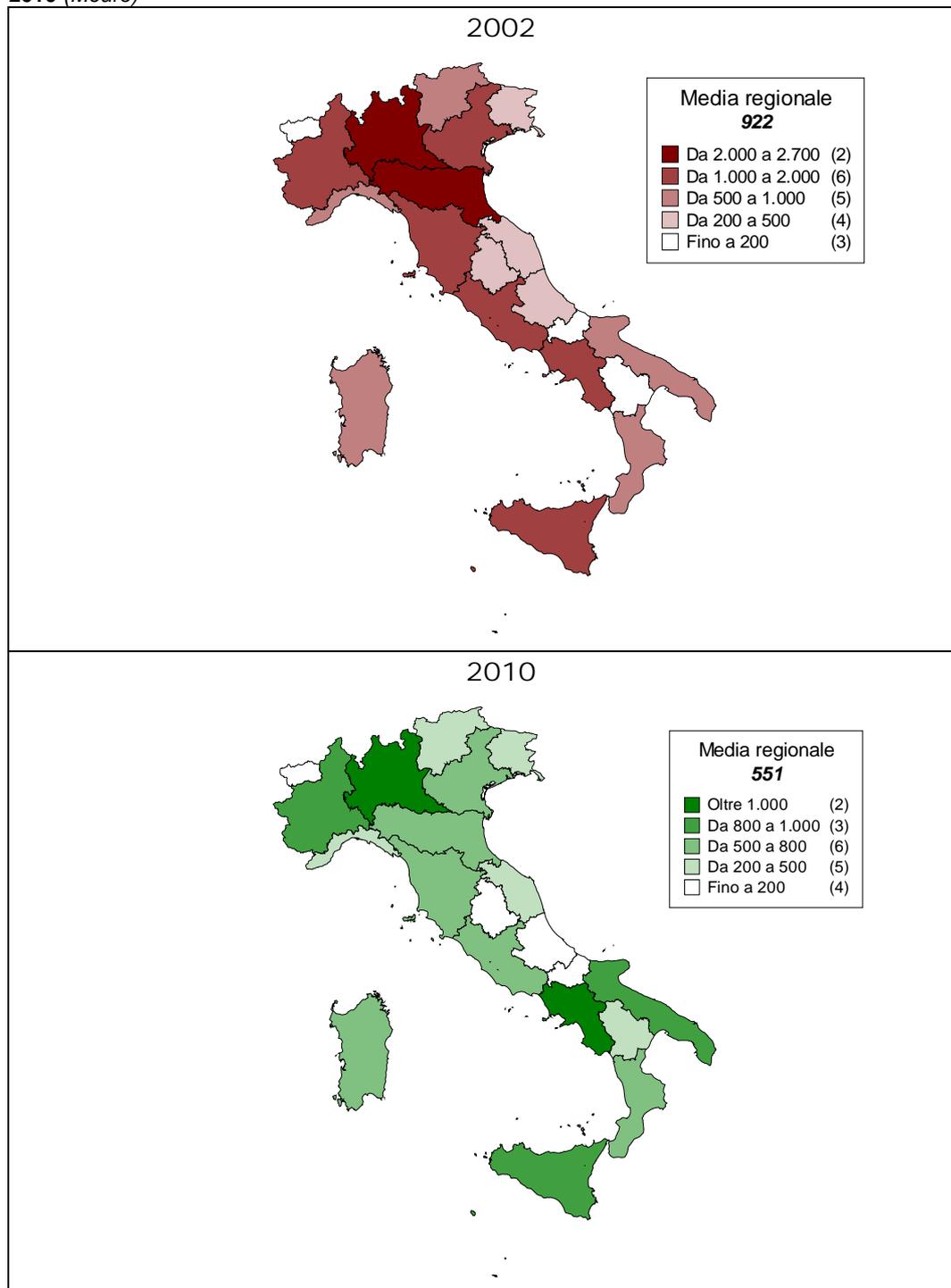
SCHEDA 2.3.5. -MERCATO SOLA ESECUZIONE
Bandi di gara



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi

** Compresi gli Enti di previdenza

Tavola 2.3.10. - Mercato sola esecuzione - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 (Meuro)



Fonte: CRESME Europa Servizi

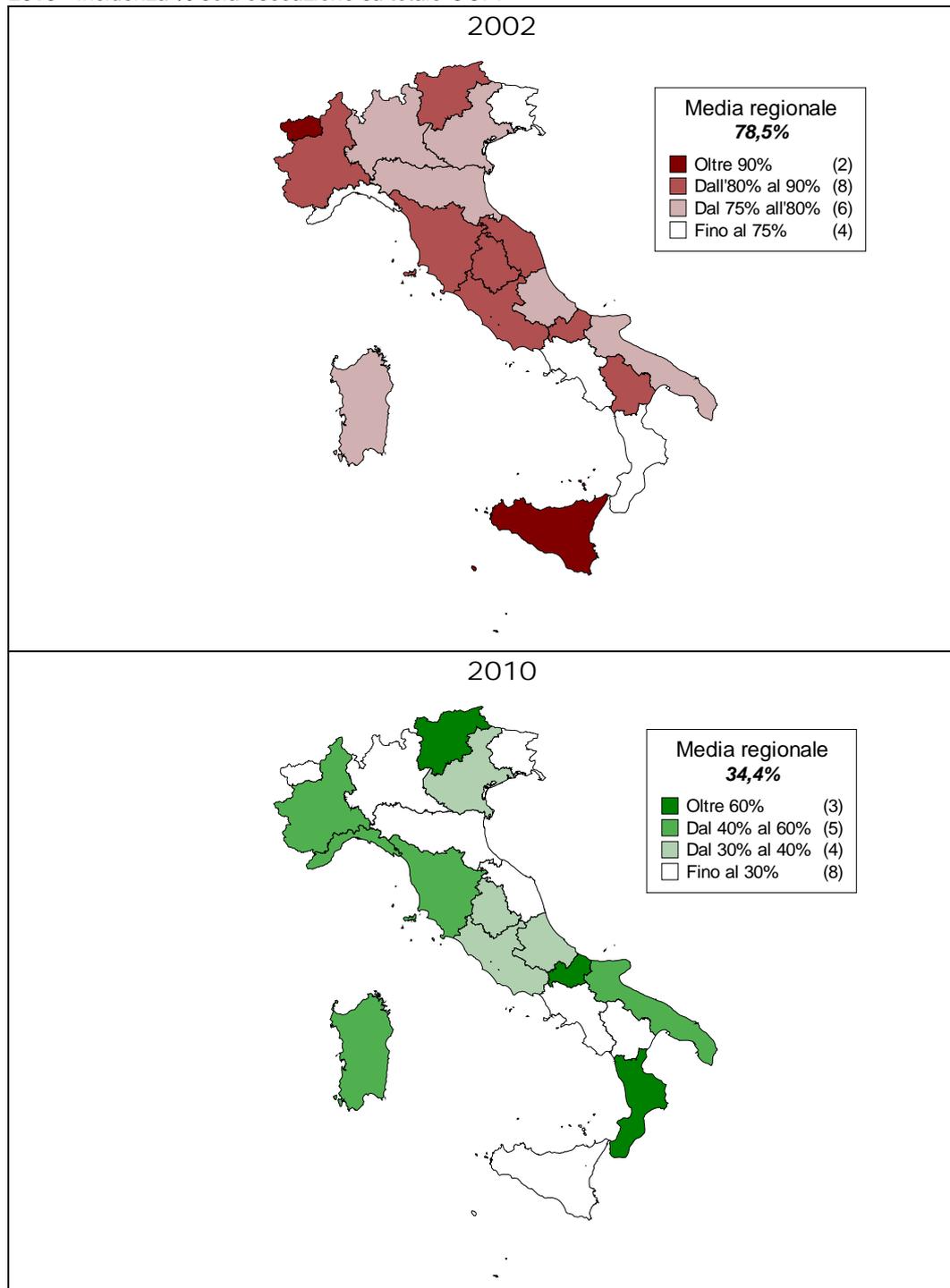
Tabella 2.3.16. – Mercato sola esecuzione - Bandi di gara per regione e area geografica – Anno 2010 - Importi in Meuro

	Sola esecuzione		Totale Opere pubbliche		Incidenza % sola esecuzione/totale OOPP	
	Numero*	Importo	Numero*	Importo	Numero*	Importo
Piemonte	1.170	800	1.575	1.854	74,3	43,1
Valle d'Aosta	198	121	228	421	86,8	28,7
Lombardia	1.334	1.793	2.095	6.030	63,7	29,7
Liguria	296	251	407	492	72,7	50,9
Trentino Alto Adige	212	479	252	643	84,1	74,5
Veneto	500	593	802	1.726	62,3	34,4
Friuli Venezia Giulia	278	281	383	1.583	72,6	17,7
Emilia Romagna	424	574	796	2.254	53,3	25,5
Toscana	685	573	1.043	1.046	65,7	54,7
Umbria	175	160	294	403	59,5	39,6
Marche	242	341	381	1.351	63,5	25,2
Lazio	699	544	953	1.533	73,3	35,5
Abruzzo	276	141	473	387	58,4	36,5
Molise	115	52	151	82	76,2	63,4
Campania	2.033	1.088	2.385	3.955	85,2	27,5
Puglia	939	908	1.250	1.808	75,1	50,2
Basilicata	246	258	300	1.497	82,0	17,2
Calabria	1.046	545	1.201	726	87,1	75,1
Sicilia	1.767	941	2.040	3.252	86,6	28,9
Sardegna	1.326	574	1.554	962	85,3	59,7
<i>Non ripartibili</i>	160	185	206	751	77,7	24,6
ITALIA	14.121	11.200	18.769	32.756	75	34
<i>Nord Ovest</i>	2.998	2.965	4.305	8.797	69,6	33,7
<i>Nord Est</i>	1.414	1.927	2.233	6.206	63,3	31,1
<i>Centro</i>	1.801	1.617	2.671	4.334	67,4	37,3
<i>Sud</i>	4.655	2.992	5.760	8.454	80,8	35,4
<i>Isole</i>	3.093	1.515	3.594	4.214	86,1	35,9

Fonte: CRESME Europa Servizi

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato

Tavola 2.3.11. - Mercato sola esecuzione - Bandi di gara per regione - Importi anni 2002 e 2010 - Incidenza % sola esecuzione su totale OOPP



Fonte: CRESME Europa Servizi

CAPITOLO TERZO

LE OPERE STRATEGICHE DELIBERATE DAL CIPE

Le opere sulle quali il CIPE ha deliberato hanno una rilevante importanza nell'analisi del Programma delle infrastrutture strategiche.

Quest'anno l'analisi delle opere deliberate si arricchisce di un approfondimento specifico di maggiore dettaglio sia rispetto allo stato di attuazione che per quanto riguarda alcuni specifici aspetti dell'iter di realizzazione di un'opera pubblica. A motivo di questa integrazione si è deciso di procedere con due distinti livelli di analisi, da cui derivano dati, elaborazioni e risultati differenti, che consentono di fornire risposta a più quesiti.

Nella **prima parte del capitolo** viene presentata, come nei precedenti Rapporti, l'**analisi** che consente di cogliere per ogni opera in maniera puntuale lo **stato di attuazione dei progetti riconducibili a un'opera nella sua interezza**, ovvero ai progetti definitivi relativi all'opera integrale approvata in alcuni casi solo sotto l'aspetto tecnico programmatico, nonché analizzarne la situazione dal punto di vista finanziario ovvero in termini non solo di costo, ma anche di rapporto tra disponibilità e fabbisogni residui.

Questa analisi costituisce anche quest'anno un approfondimento essenziale che si arricchisce di nuove informazioni grazie alla collaborazione avviata con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (AVCP), una collaborazione che ha consentito di acquisire tutta una serie di informazioni di dettaglio sullo stato di attuazione dei singoli lotti nei quali vengono suddivise alcune opere in sede di approvazione finale del progetto definitivo, a motivo ad esempio di questioni funzionali di propedeuticità di un lotto rispetto ad un altro (vincoli vari) o perché non sussiste l'integrale copertura economica di tutto l'intervento.

Nella **seconda parte del capitolo** viene invece presentata la **nuova analisi per lotti** che risponde alla logica propria della segmentazione del mercato dei contratti di lavori pubblici. Ogni lotto ha infatti una sua storia a cui sovrintende un Responsabile Unico del Procedimento (R.U.P.) che costituisce di fatto la fonte principale delle informazioni raccolte e utilizzate nella nuova sezione di questo capitolo dedicato allo stato di attuazione per lotti. In questa parte si approfondiscono aspetti di dettaglio relativi in modo particolare e puntuale alla fase realizzativa. Al centro della riflessione soprattutto una valutazione sulla fase di affidamento dei lavori, sui ribassi, sui tempi di costruzione, sul contenzioso e sull'incidenza delle sospensioni e delle varianti sui tempi e sui costi finali.

Le due parti del capitolo contengono informazioni diverse, mentre in taluni casi le medesime informazioni sono state riferite a due differenti livelli di dettaglio.

Nella prima parte il riferimento è rappresentato dai progetti riconducibili a un'opera nella sua interezza, come sopra riferito.

Nella seconda parte il riferimento è rappresentato dai lotti, la segmentazione minima in cui le opere vengono suddivise in sede di approvazione finale del progetto definitivo. Le informazioni relative ai lotti consentono di monitorare con la massima precisione tutti i dettagli dei diversi livelli di attuazione raggiunti, dalla progettazione, all'entrata in esercizio dell'infrastruttura, passando per la gara, l'aggiudicazione e il cantiere.

In sintesi, l'analisi riguarda **188 opere** a cui corrispondono altrettante schede analitiche. Nell'ambito di queste opere sono stati individuati **567 lotti**, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, di cui **523 oggetto di analisi statistica**.

Nel caso delle opere si intende dare una risposta alla domanda di conoscenza dello stato di avanzamento del "deliberato" CIPE dal punto di vista della programmazione, dei costi complessivi, delle disponibilità e dei fabbisogni, nonché conoscere lo stato di attuazione dell'opera integrale.

Viceversa l'analisi per lotti consente di entrare nel merito dell'efficacia sul piano procedurale e della gestione di un appalto e di uno specifico caso o insieme di casi, indipendentemente dall'opera di cui sono parte.

Si tratta di due analisi parallele che, tuttavia, possono aiutare l'una a comprendere meglio l'altra.

3.1. L'attività del CIPE

Le deliberazioni del CIPE costituiscono una fonte determinante per il reperimento delle informazioni relative allo stato di avanzamento delle opere prese in esame, in particolare per elementi quali i costi e la disponibilità finanziaria.

In questo capitolo vengono ricostruite le principali dinamiche in corso relative a tutte le opere deliberate. Per ogni opera si è provveduto ad analizzare:

- il rapporto tra le diverse fasi del processo realizzativo (dalla progettazione alla conclusione dei lavori);
- lo stato di avanzamento nell'ambito di ciascuna "macro opera" (corridoi, valichi, sistemi urbani, opere idriche, ecc.);
- l'articolazione tipologica;
- la distribuzione geografica e l'incidenza sul totale nazionale;
- il costo delle opere, la percentuale di finanziamento disponibile e, conseguentemente, del fabbisogno residuo.

Dalle singole opere si è poi risaliti a ricostruire questo importante "insieme" del Programma.

Il primo dato da segnalare riguarda l'attività del **CIPE** relativa al Programma delle infrastrutture strategiche. In totale, **sono state adottate 360 delibere**.

Dal 2002 (anno nel quale sono state emanate 16 delibere), l'attività del CIPE è aumentata progressivamente con 27 delibere nel 2003 e 45 nel 2004.

Nel 2005 l'attività del CIPE si è mantenuta agli stessi livelli del 2004 con 45 delibere, probabilmente anche in considerazione dell'esaurimento della fase di presentazione dei progetti e della necessità di verificare la disponibilità delle risorse.

Nel corso del 2006 si è, invece, assistito ad una nuova ripresa dell'attività deliberativa concentrata quasi esclusivamente nei primi quattro mesi dell'anno (48 delibere su un totale di 63). Al contrario, la limitata attività nel resto dell'anno (solo 15 delibere fino al 31 Dicembre) va presumibilmente imputata alla necessità, da parte del CIPE, di acquisire gli orientamenti del nuovo Governo sul Programma delle infrastrutture strategiche.

L'attività del CIPE si è mantenuta pressoché sugli stessi livelli nel 2007 e nel 2008, rispettivamente con 49 e 42 delibere.

Quarantasei sono state le delibere del CIPE nel corso del 2009, di cui soltanto una nei primi quattro mesi dell'anno.

Nel corso del 2010 le delibere emanate dal CIPE e pubblicate in Gazzetta Ufficiale al 30 aprile 2011 sono state 26, di cui tre nei primi quattro mesi dell'anno, con il risultato che complessivamente le delibere CIPE che hanno superato il vaglio della Corte dei Conti dal 2002 al 30 Aprile 2011 sono state 360.

Nessuna nuova delibera è stata emanata nel primo quadrimestre del 2011. La prima seduta del CIPE dell'anno in corso, avente ad oggetto opere del programma delle infrastrutture strategiche, si è tenuta il 5 maggio ed ha riguardato l'assegnazione di ulteriori 106 milioni di euro al Mo.S.E. e l'approvazione di tre progetti definitivi: tratta Tarquinia-Civitavecchia del corridoio tirrenico settentrionale, A12 Cecina (Rosignano Marittima)-Civitavecchia; tratta Cinelli-Monte Romano della SS 675 Umbro-Laziale; il collegamento stradale di accesso al porto di Genova Voltri.

Tabella 3.1.1. - L'attività deliberativa del CIPE – Delibere pubblicate in Gazzetta Ufficiale al 30 aprile 2011

Anno seduta CIPE	Numero Delibere al 30 Aprile							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
2002	16	16	16	16	16	16	16	16
2003	27	27	27	27	27	27	27	27
2004	2	46	46	46	46	46	46	46
2005	-	5	45	45	45	45	45	45
2006	-	-	48	63	63	63	63	63
2007	-	-	-	5	49	49	49	49
2008	-	-	-	-	26	42	42	42

2009	-	-	-	-	-	1	46	46
2010	-	-	-	-	-	-	3	26
2011	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	45	94	182	202	272	289	337	360

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE

Complessivamente le delibere CIPE hanno riguardato 188 opere del costo previsto di 137.490 milioni di euro.

Tra queste opere due, per un ammontare di circa 331 milioni, riguardano due procedimenti interrotti: il “Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma” il cui finanziamento pubblico è stato revocato con decreto legge n. 40/2010; la Nuova conca di accesso al porto di Cremona, opera non più prioritaria per la Regione Lombardia tanto che, con delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007, si riserva “di destinare le risorse a suo tempo programmate per la sua costruzione ad altre opere che più congruamente siano funzionali al raggiungimento dell'obiettivo di sviluppo della navigazione interna, in particolare per quanto attiene la risoluzione delle criticità di navigazione nel tratto tra Cremona e foce Mincio.”

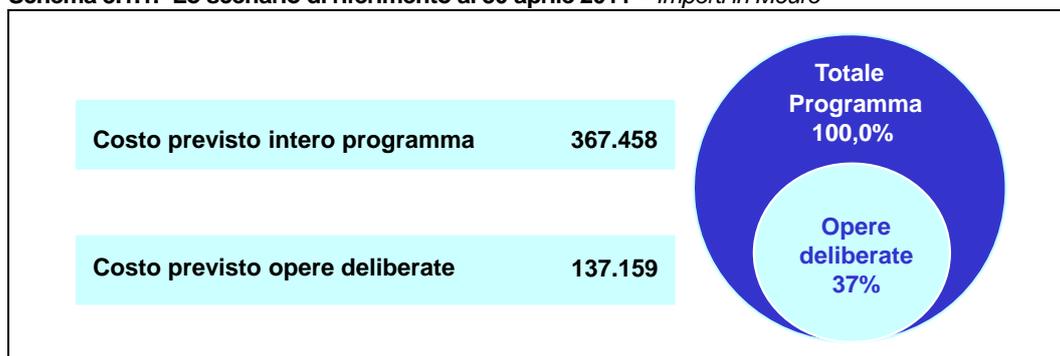
Al netto dei due procedimenti interrotti le **opere con delibera CIPE al 30 aprile 2011** oggetto di analisi sono quindi **186** dell'importo complessivo pari a **137 miliardi e 159 milioni di euro**.

Tenendo conto di quanto sopra detto, **le nuove opere oggetto di delibera da parte del CIPE** nel periodo 1° Maggio 2010-30 Aprile 2011 **risultano 4**, per un costo complessivo di poco più di 6,2 miliardi di euro.

Tenendo conto degli aggiornamenti avvenuti successivamente al 30 aprile 2010, descritti nel capitolo 2, ad oggi il Programma delle Infrastrutture Strategiche comprende **390 opere** per un **valore complessivo di 367.458 milioni di euro**.

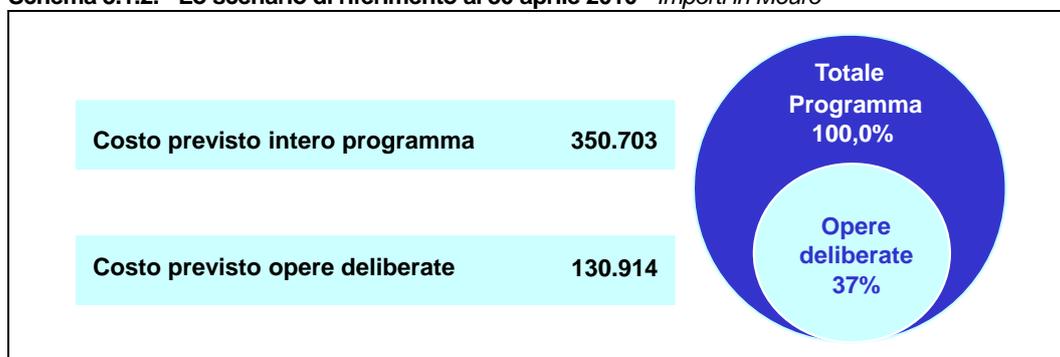
Ne consegue che il valore dei 186 progetti deliberati dal CIPE rappresenta il 37% del nuovo costo dell'intero Programma. La stessa percentuale di fine aprile 2010, ma inferiore di 2 punti percentuali a quella registrata ad aprile 2009, pari al 39%.

Schema 3.1.1.- Lo scenario di riferimento al 30 aprile 2011 – Importi in Meuro



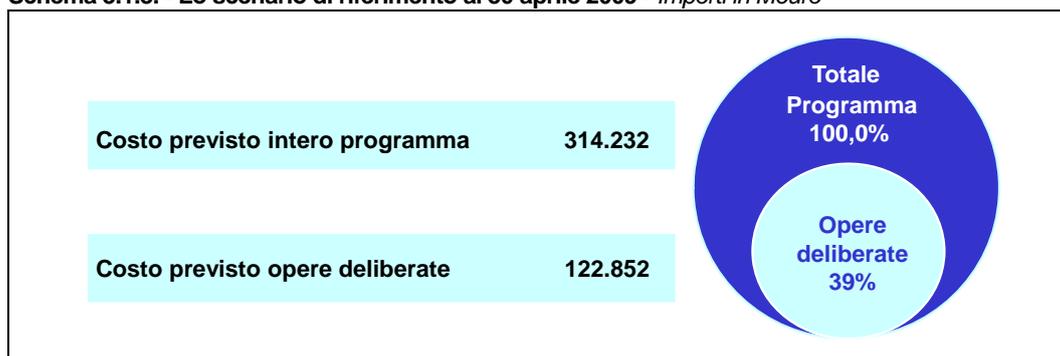
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

Schema 3.1.2. - Lo scenario di riferimento al 30 aprile 2010 - Importi in Meuro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

Schema 3.1.3. - Lo scenario di riferimento al 30 aprile 2009 - Importi in Meuro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

Rispetto al costo totale di 137.159 milioni le **risorse disponibili ammontano a 75.622 milioni di euro** con la conseguenza che il **fabbisogno** finanziario necessario alla totale copertura dei costi previsti ammonta a **poco più di 62 miliardi di euro**.

Da segnalare inoltre che **si registrano dei fondi residui**, intendendo la differenza tra risorse disponibili e costo, di 592 milioni per effetto dei minori costi, dovuti soprattutto alla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'esito finale di aggiudicazione o alle varianti in diminuzione.

Tabella 3.1.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* – Importi in Meuro

Numero	186
Costo	137.159
Disponibilità	75.622
Fabbisogno residuo	62.129
Fondi residui	-592

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

3.2. Lo stato di attuazione

Prima di procedere con l'esame dello stato di attuazione delle opere deliberate dal CIPE, si deve chiarire che in questa parte del Rapporto lo "stato di attuazione" attribuito alle opere costituite da più lotti funzionali, con stato di avanzamento e costi differenti, fa riferimento a quello relativo al lotto/lotti funzionale/i di maggiore investimento. Allo stesso modo la ripartizione regionale del numero e del costo delle opere deliberate segue il criterio della "regione prevalente", ovvero l'attribuzione alla regione con la maggiore superficie coinvolta in termini di km. Inoltre, si ricorda che il dato relativo alle opere ultimate non è confrontabile con quanto riportato nei precedenti rapporti poiché tiene conto sia delle opere effettivamente concluse al 30 aprile che di quelle che lo saranno entro il 31.

La tabella seguente distingue le opere per **stato di avanzamento**, riportando il numero e il costo delle medesime, sia in termini assoluti che di composizione percentuale.

Tabella 3.2.1. Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per stato di avanzamento – Costo in Meuro

	Valori assoluti		Composizione %	
	Numero	Costo	Numero	Costo
SDF - Studio di Fattibilità	1	17	0,5	0,0
PP – Progettazione Preliminare (a)	41	34.242	22,0	25,0
PD – Progettazione Definitiva	17	12.692	9,1	9,3

<i>PE – Progettazione Esecutiva</i>	2	104	1,1	0,1
Totale progettazione	61	47.055	32,8	34,3
In gara (b)	17	7.781	9,1	5,7
Affidate (c)	23	32.649	12,4	23,8
Lavori in corso (d)	47	43.750	25,3	31,9
Lavori sospesi	2	93	1,1	0,1
Ultimate (e)	30	4.467	16,1	3,3
Misto (f)	5	1.315	2,7	1,0
Non disponibile (g)	1	50	0,5	0,0
Totale	186	137.159	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

a) Compresa: SS 675 Umbro-Laziale sebbene siano conclusi i lavori relativi al Lotto 1° - Stralcio A compreso tra la SS 1 Aurelia (Km. 21+500) e la SP Vetralla-Tuscania (Km 5+800) (vedi scheda 48); Itinerario Palermo-Agrigento (S.S. 121 - S.S.189): l'Ammodernamento della tratta Palermo-Lercara Friddi sebbene siano stati contrattualizzati i lavori per il 1° stralcio funzionale: lotto 2 - sublotti 2a e 2b (vedi scheda 58).

b) Compresa le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.

c) Compresa: l'opera stradale Galleria di sicurezza (parte italiana), benché due lotti di completamento siano in fase di progettazione; l'ampliamento dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villette, che presenta lotti anche in progettazione, in gara e in corso (vedi scheda 15).

d) Compresa la Salerno Reggio Calabria, opera del costo complessivo di 10.066 Meuro, che presenta lotti anche in progettazione, in gara, affidati e ultimati (vedi scheda 53); Pedemontana Lombarda, opera del costo complessivo di 4.166 Meuro, che presenta anche un lotto in gara (vedi scheda 25); A12 tratta Cecina (Rosignano Marittima)-Civitavecchia, opera del costo complessivo di 3.783 Meuro, sebbene siano stati aperti solo i cantieri delle "opere anticipate", tratto tra Rosignano marittimo e San Pietro in Palazzi (vedi scheda 46).

e) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2011.

f) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.

g) Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100).

Delle **186 opere deliberate** dal CIPE, **30 risultano concluse** e **47 sono in fase di realizzazione**.

Se si considera il **costo complessivo**, le **opere completate rappresentano il 3,3%**, mentre **quelle in corso circa il 32%**, circa un terzo del totale.

Per l'incremento del numero di opere deliberate, per la revisione dei costi alla luce delle diverse fasi di progettazione, per il necessario assestamento contabile e per il mancato rispetto dei tempi di esecuzione rispetto ai programmi, l'incidenza delle opere ultimate sul valore complessivo delle opere deliberate risulta ridotto rispetto a quanto riportato nel precedente rapporto (era il 4,8%). Un esempio, il Passante di Mestre, opera del costo complessivo pari a 1.186 Meuro (erano 1.135 Meuro un anno prima) considerata conclusa nel precedente Rapporto. Tale opera, invece, risulta oggi ancora in corso in base alla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che fa riferimento ai dati comunicati dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) al 31 maggio 2011. In particolare il R.U.P. comunica che "l'asse autostradale del

Passante è stato aperto al traffico l'8 febbraio 2009, 282 giorni dopo la data prevista nel contratto del 30 aprile 2004 e 295 giorni prima rispetto alla data prevista dalla 1° perizia suppletiva e di variante. La 2° e 3° perizia suppletiva e di variante prevedono la realizzazione di opere di completamento dell'asse autostradale e di viabilità complementare tuttora in corso. Per tale motivo sono stati prorogati i tempi di esecuzione del Passante fino al 30 novembre 2012”.

Proseguendo a ritroso nell'iter procedurale che caratterizza l'intero ciclo di realizzazione di un'opera pubblica, dall'indagine emerge che il costo delle 47 opere in corso ammonta a 43 miliardi e 750 milioni di euro. Erano 38 e costavano 31 miliardi e 381 milioni di euro ad aprile 2010.

Per 23 opere si è già completato l'iter di affidamento e si è in attesa di avviare i lavori. I costi previsti per la loro realizzazione risultano pari a 32 miliardi e 649 milioni di euro. Si tratta del 12,4% delle opere e del 23,8% del costo totale ad oggi. Tale dato conferma - come già evidenziato nel precedente Rapporto - che sono giunte alla soglia della cantierizzazione alcune opere di dimensione decisamente superiore rispetto a quelle attualmente già ultimate o in corso di realizzazione.

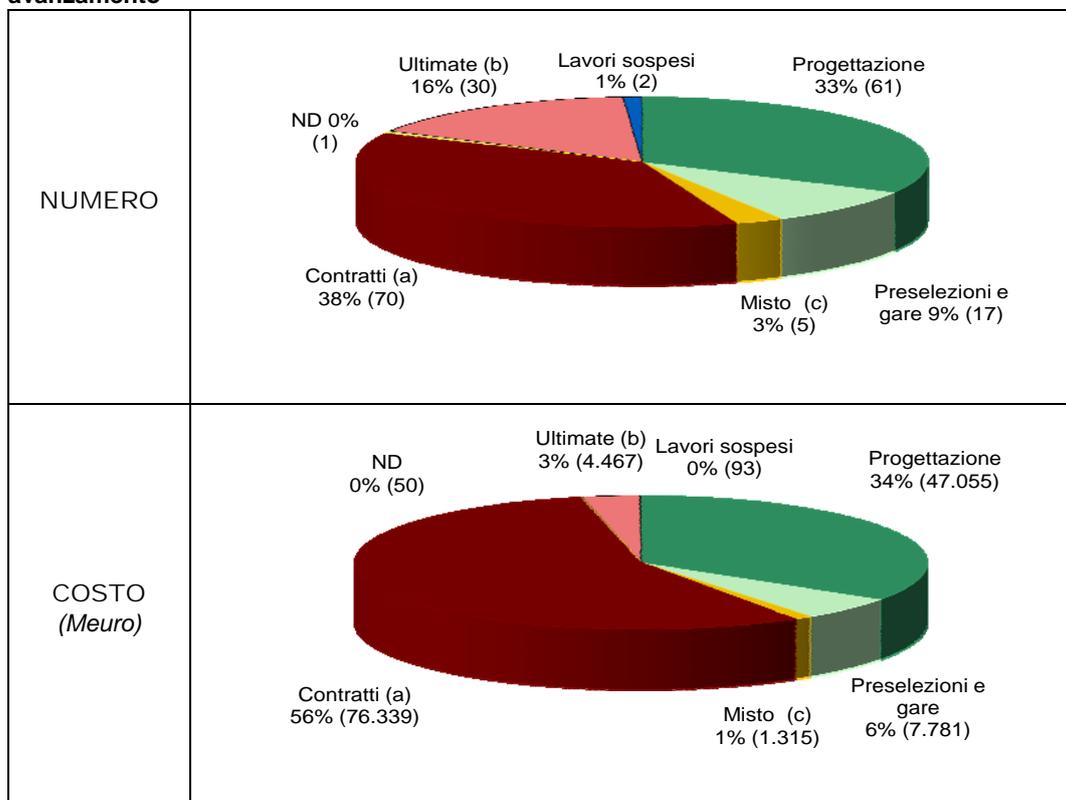
Risultano ancora in fase di gara 17 opere, per un valore di 7 miliardi e 781 milioni di euro, corrispondenti rispettivamente al 9% del totale delle opere e al 5,7% dei costi totali.

Complessivamente le opere che hanno superato la fase progettuale sono 125, pari al 67% del totale (erano il 61% un anno fa) e rappresentano il 66% del valore totale.

Si trovano in uno dei tre stadi progettuali 60 opere, più un'opera nella fase dello studio di fattibilità, pari al 32,8% del totale delle opere deliberate dal CIPE. In queste opere resta rilevante la quota occupata dalla progettazione preliminare, con 41 opere, oltre due terzi delle opere in fase di progettazione (67,2%). Si tratta del medesimo dato rilevato nel precedente Rapporto. Complessivamente le opere in fase di progettazione valgono oltre 47 miliardi di euro pari al 34,3% del costo complessivo delle opere con delibera CIPE. Quelle ancora in fase preliminare corrispondono a circa 34 miliardi di euro.

E' in questo ambito che si riscontra uno dei passi in avanti del programma rispetto all'anno precedente. Il superamento della fase preliminare di alcune importanti opere ha consentito di ridurre significativamente la quota del valore imputabile a questa fase di attuazione. Nel Rapporto 2010 infatti le opere che ancora non avevano superato la fase della progettazione preliminare valevano 43 miliardi di euro. Va tuttavia detto che nello stato di avanzamento verso fasi successive la percentuale in termini di costo delle opere ancora in fase di progettazione preliminare rispetto al totale delle opere in progettazione resta elevata: 72,8%.

Grafico 3.2.1. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 per stato di avanzamento



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

(a) Tra i contratti sono comprese le opere affidate e quelle in corso.

(b) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011.

(c) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100).

In sintesi va sottolineato come il programma in qualche modo abbia subito un'accelerazione rispetto ad un anno fa soprattutto nell'ambito delle diverse fasi progettuali, ma anche nel passaggio alla fase contrattuale e di avvio dei lavori.

Considerando le previsioni emerse dall'ultimo monitoraggio alla fine del 2011 le opere ultimate dovrebbero essere 30, due in più rispetto a quelle il cui completamento era stato previsto alla fine del 2010.

Complessivamente si tratta di circa 4 miliardi e mezzo di investimenti, contro i 6,2 miliardi preventivati per la fine del 2010.

Sulla base della documentazione ufficiale disponibile si prevede che alla fine del 2012 vengano ultimate altre 15 opere, di cui 14 in corso e 1 in fase di gara così da raggiungere il numero di 45, per un valore di circa 7 miliardi e 700 milioni. Si tratta sostanzialmente della stima registrata nel 2010 del valore degli

investimenti relativi ad opere da completare nel 2011. Si registrerebbe, pertanto, un ritardo di un anno rispetto alla programmazione.

Come già rilevato nei Rapporti precedenti, nel momento in cui venne avviato alla fine del 2001, il Programma avrebbe dovuto raggiungere un consistente obiettivo in termini di completamento delle opere intorno al 2010. Vale la pena anche in questa occasione evidenziare le dinamiche previsionali nel corso degli anni.

Al 30 aprile 2005 si prevedeva che 61 opere, pari al 77% delle 79 opere allora deliberate dal CIPE con data di ultimazione lavori nota, avrebbero dovuto essere ultimate entro il 2010.

Nel 2007 le opere per le quali veniva prevista l'ultimazione entro il 2010 erano diventate 74 su 134. La percentuale di quelle che avrebbero dovuto essere ultimate successivamente era così salita al 45% contro il 23% del biennio precedente.

Ad aprile 2009 così come ad aprile 2010 la previsione era di 33 opere pari a circa la metà rispetto alla previsione del 2005.

Come si è visto l'obiettivo non risulta ancora raggiunto, mancherebbero all'appello ancora tre opere.

Alla fine del 2011 si saranno realizzate 30 opere su 186, come abbiamo visto il 16% contro un quasi 80% previsto all'avvio del programma.

Ad oggi la situazione è che delle 132 opere deliberate dal CIPE non ultimate e con data di ultimazione lavori nota, 68 dovrebbero vedere la luce entro il 2015 e le altre 64 successivamente a questa data.

La spesa prevista per le opere che dovrebbero completarsi entro il 2015 è stimata in poco meno di 27 miliardi di euro, pari al 20% del costo complessivo. La spesa maggiore riguarderà le opere successive al 2015 con una stima che si aggira intorno ai 99 miliardi e 760 milioni di euro, pari al 72,7% del costo totale attualmente stimato per le 186 opere deliberate dal CIPE.

Si tratta di una percentuale leggermente più elevata di quella prevista ad Aprile 2010 (71,5%).

In considerazione della quota ancora rilevante delle opere in fase di progettazione preliminare, del ritardo di almeno un anno nel rispetto della programmazione registrata nel 2011 e del difficile contesto finanziario pubblico e dello stato di efficienza delle committenze pubbliche, potrebbe verificarsi un allungamento nel perseguimento degli obiettivi.

Tabella 3.2.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per anno di ultimazione lavori e stato di avanzamento

	Progettazione	Gara	Affidate	Lavori in corso (a)	Lavori sospesi	Ultimate (b)	Misto	ND	Totale
NUMERO									
Prima del 2009						7			7
2009						5			5
2010						3			3
2011						15			15
2012		1		14					15
2013	3		4	10					17
2014	3	3	4	6					16
2015	8	3	5	4					20
Oltre 2015	35	9	9	11					64
ND	12	1	1	2	2		5	1	24
TOTALE	61	17	23	47	2	30	5	1	186
COSTO (Meuro)									
Prima del 2009						1.239			1.239
2009						1.157			1.157
2010						65			65
2011						2.006			2.006
2012		20		3.258					3.278
2013	143		296	5.366					5.805
2014	212	1.327	828	6.648					9.016
2015	1.563	503	2.856	3.941					8.863
Oltre 2015	40.961	5.857	28.515	24.426					99.759
ND	4.175	74	155	110	93		1.315	50	5.971
TOTALE	47.055	7.781	32.649	43.750	93	4.467	1.315	50	137.159

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(a) Tra le opere ultimate sono comprese quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011.

(b) Tra i lavori in corso sono comprese: la Salerno Reggio Calabria, opera del costo complessivo di 10.066 Meuro, che presenta lotti anche in progettazione, in gara, affidati e ultimati (vedi scheda 53); Pedemontana Lombarda, opera del costo complessivo di 4.166 Meuro, che presenta anche un lotto in gara (vedi scheda 25); A12 tratta Cecina (Rosignano Marittima)-Civitavecchia, opera del costo complessivo di 3.783 Meuro, sebbene siano stati aperti solo i cantieri delle "opere anticipate", tratto tra Rosignano marittimo e San Pietro in Palazzi (vedi scheda 46)

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100).

3.2.1. Lo stato di avanzamento per macro opere

Prendendo come riferimento la struttura del Programma di cui all'allegato 1 alla delibera n. 121 del 21 dicembre 2001 e successivi aggiornamenti l'attività del CIPE ha riguardato dal 2002 ad oggi soprattutto opere relative ai sistemi urbani (44 progetti) o incluse nei corridoi plurimodali Padano (31) e Tirrenico-Nord Europa (21), o riguardanti gli schemi idrici del Mezzogiorno (26 opere). Notevole rilevanza hanno assunto anche i corridoi Trasversale e Dorsale Appenninica (17 opere).

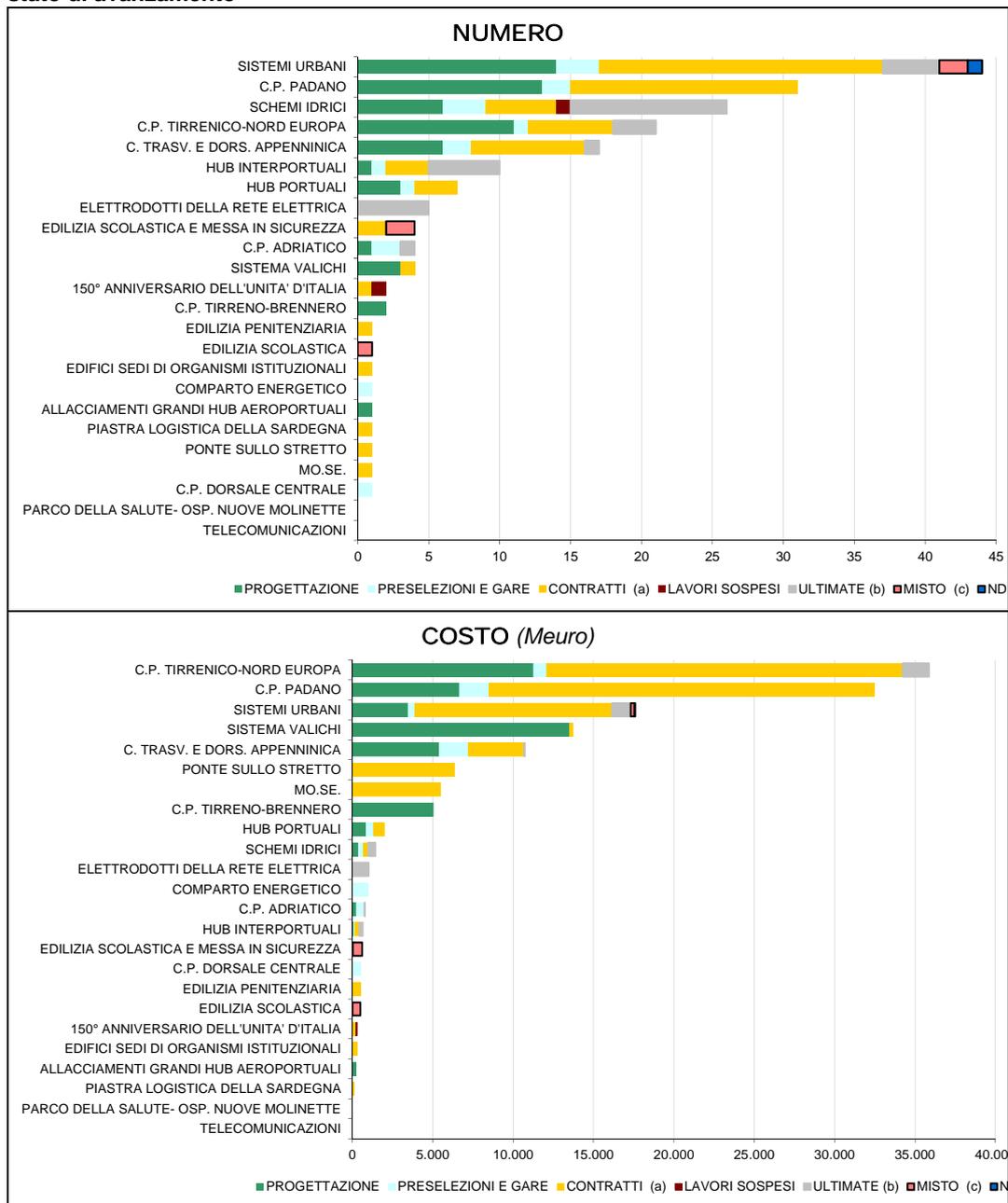
Il valore dei sistemi urbani del deliberato CIPE ammonta a 17 miliardi e 600 milioni di euro. Per le principali due “macro opere”, ovvero il corridoio Padano e quello Tirrenico-Nord Europa, il valore indicato è assai rilevante: rispettivamente 32 miliardi e mezzo di euro per il primo e quasi 36 miliardi di euro per il secondo.

Dei due corridoi il secondo registra uno stato di attuazione più avanzato con circa il 44% del costo riferito a lavori in corso contro poco più di un quarto del primo. Il valore delle opere ancora in fase di progettazione incide come si è visto sui tempi di attuazione dei due corridoi. Sul primo incidono in valore per circa un quinto del totale (20,5%), mentre sul secondo per poco meno di un terzo (31,4%).

La percentuale del valore delle opere ancora in fase di progettazione cresce ulteriormente se si considerano i corridoi Trasversale e Dorsale Appenninica, dove sfiora il 50%, mentre riguarda il 100% del Corridoio Tirreno – Brennero e il 98% nel caso del Sistema Valichi.

Schemi idrici e sistemi urbani rappresentano due macro opere in stato di realizzazione avanzato, ma anche in questi due programmi il valore delle opere ancora allo stato progettuale pesa per il 25% nel primo caso e per quasi il 20% nel secondo.

Grafico 3.2.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 per macro opera e stato di avanzamento



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

(a) Tra i contratti sono comprese le opere affidate e quelle in corso.

(b) Tra le opere ultimate sono comprese quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011.

(c) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100).

Tabella 3.2.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per macro opera e stato di avanzamento

	Proget- tazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
NUMERO									
Sistema valichi	3		1						4
C.P. Padano	13	2	6	10					31
C.P. Tirreno-Brennero	2								2
C.P. Tirrenico-Nord Europa	11	1	1	5		3			21
C.P. Adriatico	1	2				1			4
C.P. dorsale centrale		1							1
Mo.SE.				1					1
Ponte sullo Stretto di Messina *			1						1
C. trasv. e dorsale appenninica	6	2	2	6		1			17
Sistemi urbani	14	3	8	12		4	2	1	44
Piastra logistica Sardegna				1					1
Hub portuali	3	1	3						7
Hub interportuali	1	1	1	2		5			10
Hub aeroportuali	1								1
Schemi idrici	6	3		5	1	11			26
Comparto energetico		1							1
Elettrodotti della rete nazionale						5			5
Telecomunicazioni									0
Mantenimento edifici istituzionali				1					1
Edilizia scolastica							1		1
Edilizia scolastica sicurezza				2			2		4
Edilizia penitenziaria				1					1
150° anniversario Unità d'Italia				1	1				2
Totale	61	17	23	47	2	30	5	1	186
COSTO (Meuro)									
Sistema valichi	13.510		229						13.739
C.P. Padano	6.653	1.858	15.501	8.460					32.473
C.P. Tirreno-Brennero	5.035								5.035
C.P. Tirrenico-Nord Europa	11.265	815	6.200	15.963		1.632			35.876
C.P. Adriatico	240	507				36			783
C.P. dorsale centrale		506							506
Mo.SE.				5.496					5.496
Ponte sullo Stretto di Messina			6.350						6.350
C. trasv. e dorsale appenninica	5.390	1.820	359	3.128		10			10.707
Sistemi urbani	3.455	427	3.247	9.022		1.156	241	50	17.598
Piastra logistica Sardegna				115					115
Hub portuali	847	480	669						1.995
Hub interportuali	71	90	95	189		195			639
Hub aeroportuali	224								224
Schemi idrici	364	313		303	13	434			1.427
Comparto energetico		965							965
Elettrodotti della rete nazionale						1.003			1.003
Telecomunicazioni									-
Mantenimento edifici istituzionali				305					305
Edilizia scolastica							489		489
Edilizia scolastica sicurezza				30			585		615
Edilizia penitenziaria				503					503
150° anniversario Unità d'Italia				237	80				316
Totale	47.055	7.781	32.649	43.750	93	4.467	1.315	50	137.159

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

** I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).*

*(a) Tra le opere ultimate sono comprese quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011
ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)*

3.2.2. La tipologia di opere

Il Programma per le opere strategiche contempla prevalentemente strade, ferrovie, metropolitane e opere idriche.

Nell'ambito delle opere deliberate dal CIPE il **34,4%** (pari a 64 opere) è rappresentato da **strade** e il **29,6%** (pari a 55 opere) da **opere ferroviarie e metropolitane**. Le **opere idriche** sono **26** (14%), mentre le opere restanti sono 41 con il Ponte sullo Stretto e il Mo.S.E.

Per quanto riguarda le opere stradali, 6 risultano ultimate, 19 sono in corso di realizzazione, 18 in gara o affidate e 21 ancora in fase di progettazione.

Per quanto riguarda le opere ferroviarie, 20 su 28 sono ancora in fase di progettazione, una risulta ultimata, 3 sono in corso di realizzazione ed altrettante risultano aggiudicate ma non ancora cantierate, una infine risulta in gara.

Lo stato di avanzamento delle metropolitane vede un'opera ultimata, 8 in corso, 10 tra gara e affidamento e 8 ancora in fase di progettazione.

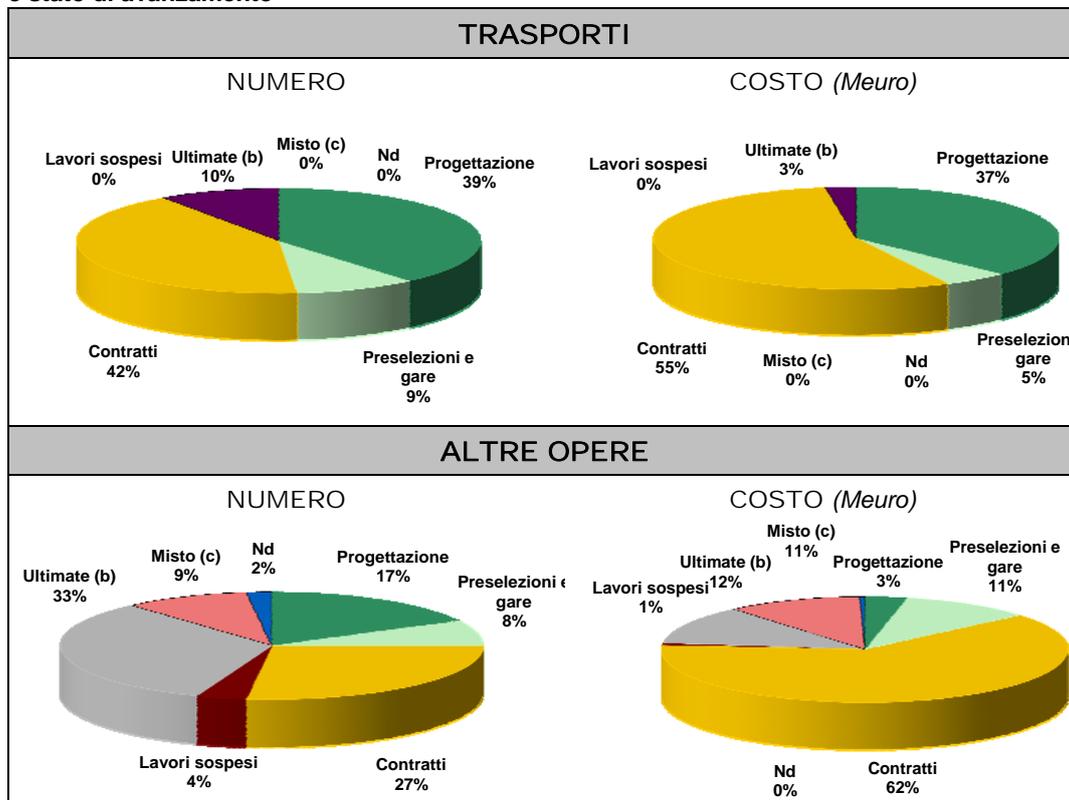
Le opere idriche ultimate sono 11, quelle cantierate sono 6, ma in un caso i lavori sono attualmente sospesi, 3 sono in gara e 6 sono ancora nella fase progettuale.

Le infrastrutture per il trasporto, ovvero strade, ferrovie, metropolitane, aeroporti, porti, interporti e Ponte sullo Stretto di Messina, rappresentano, in valore, poco meno di 125 miliardi sugli oltre 137 totali, pari al 91% del costo totale delle opere deliberate dal CIPE. Rispetto alle altre opere, lo stato di avanzamento evidenzia un iter più complesso e risulta decisamente più arretrato.

Il 39% (ma era il 45% ad aprile del 2010) di queste infrastrutture, per il 37% del costo previsto (44% un anno prima), è ancora in fase di progettazione contro un 17% (3% in valore) delle altre opere.

Le opere trasportistiche ultimate rappresentano il 10% del corrispondente totale (meno del 3% dal lato dei costi), contro un terzo (33%) delle altre opere (12% il costo).

Grafico 3.2.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 per tipologia di opera e stato di avanzamento



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

- (a) Tra i contratti sono comprese le opere affidate e quelle in corso
 (b) Tra le opere ultimate sono comprese quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011
 (c) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente
 ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

Tabella 3.2.4. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per tipologia di opera e stato di avanzamento

	Proget- tazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
NUMERO									
Rete stradale	21	9	9	19		6			64
Rete ferroviaria	20	1	3	3		1			28
Ferrovie metropolitane	8	2	8	8		1			27
Opera aeroportuale				1					1
Opera portuale	2		1						3
Interporti	1	1	1	2		5			10
Ponte sullo Stretto di Messina			1						1
Rete idrica	6	3		5	1	11			26
Comparto energetico		1				5			6
Telecomunicazioni									-
Edilizia scolastica				2			3		5
Edilizia penitenziaria				1					1
Altra edilizia pubblica	2			3	1		2		8
Altre opere	1			2		1		1	5
Mo.S.E.				1					1
TOTALE	61	17	23	47	2	30	5	1	186
COSTO (Meuro)									
Rete stradale	14.150	5.787	6.588	26.795		2.540			55.860
Rete ferroviaria	28.885	219	16.180	870,66		26			46.181
Ferrovie metropolitane	2.731	408	3.247	8.211		264			14.861
Opera aeroportuale				92					92
Opera portuale	812		190						1.002
Interporti	71	90	95	189		195			639
Ponte sullo Stretto di Messina			6.350						6.350
Rete idrica	364	313		303	13	434			1.427
Comparto energetico		965				1.003			1.968
Telecomunicazioni									-
Edilizia scolastica				30			1.074		1.104
Edilizia penitenziaria				503					503
Altra edilizia pubblica	24			1.227	80		241		1.572
Altre opere	17			33		4		50	103
Mo.S.E.				5.496					5.496
TOTALE	47.055	7.781	32.649	43.750	93	4.467	1.315	50	137.159

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

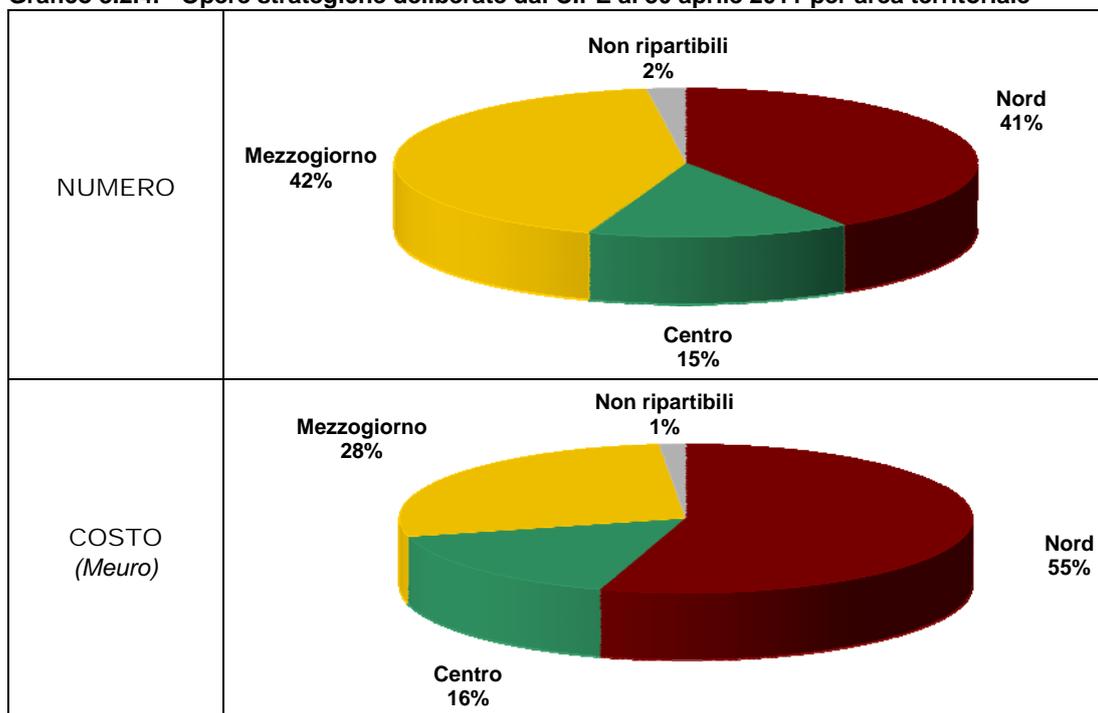
* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

3.2.3. La localizzazione territoriale

In relazione alla distribuzione territoriale delle opere deliberate dal CIPE, si rileva che il **41% delle opere** (76 su 186) è concentrato nelle regioni del **Nord**, il **42%** (79 opere) **nel Mezzogiorno**, il **15%**, con 27 opere, nelle regioni del **Centro**, infine un 2% riguarda 4 opere non ripartibili a livello di macro area: il Programma Grandi Stazioni, i due Programmi di Edilizia Scolastica finanziati con risorse della Legge Obiettivo e con risorse del Fondo Infrastrutture, il Piano per l'Edilizia Penitenziaria.

Grafico 3.2.4. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 per area territoriale



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

NB. Tra i non ripartibili sono compresi: il Programma Grandi Stazioni (Scheda 83); i due Programmi di Edilizia Scolastica (Schede 181 e 186); il Piano per l'Edilizia Penitenziaria (Scheda 184).

Il maggior **numero** di opere, 36, è concentrato in Lombardia, corrispondenti al 19,3% del totale. Seguono la Campania con 18 opere e la Sicilia con 16, il Lazio con 12, il Veneto, la Puglia e la Basilicata, con 11 ognuna. La Lombardia detiene anche il primato rispetto al **valore economico**, in quanto vi sono localizzate opere per un ammontare pari a circa 24 miliardi, che rappresentano il 17,3% del valore complessivo delle opere deliberate. Seguono il Veneto con 16 miliardi, la Sicilia con circa 15 miliardi, la Calabria con oltre 12 miliardi, Piemonte e Lazio con oltre 10 miliardi.

Tabella 3.2.5. – Numero opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per ambito territoriale e stato di avanzamento

	Proget- tazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
Piemonte (a)	4	1	2			1			8
Valle d'Aosta									-
Lombardia (b)	12	2	4	14		4			36
Liguria (c)	4		3	1					8
Trentino Alto Adige	2								2
Veneto	4	1	2	2	1			1	11
Friuli Venezia Giulia (d)	1		1	1					3
Emilia Romagna (e)	5	1	1	1					8
Toscana (f)			1	2		2			5
Umbria (g)	4		1	2		1			8
Marche	1	1							2
Lazio	6	1		3		2			12
Abruzzo				1		1	3		5
Molise (h)	1	1		1		1			4
Campania	2	2	5	6		3			18
Puglia	4	2	1	1		3			11
Basilicata (i)	2	1	1	1	1	5			11
Calabria (l)	1	1		5		1			8
Sicilia (m)	5	3	1	3		4			16
Sardegna (n)	3			1		2			6
Non ripartibili (o)				2			2		4
TOTALE	61	17	23	47	2	30	5	1	186
<i>NORD</i>	32	5	13	19	1	5	-	1	76
<i>CENTRO</i>	11	2	2	7	-	5	-	-	27
<i>MEZZOGIORNO</i>	18	10	8	19	1	20	3	-	79

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 3.2.6."

Rispetto alle fasi di avanzamento, si segnala che 32 delle opere localizzate al Nord, pari al 42% del totale, risultano ancora in fase di progettazione. Rappresentavano il 51% del deliberato un anno fa, a conferma che soprattutto in queste regioni il Programma ha registrato un avanzamento verso l'affidamento e la cantierizzazione dei lavori. Le ultimate sono 5 (l'accessibilità stradale e metropolitana al nuovo polo fieristico di Milano, 2 elettrodotti e l'interporto di Novara), mentre sono 19 le opere in corso di realizzazione.

Al Centro le opere ancora in progettazione sono 11, ovvero il 40,7%, registrando una sostanziale situazione di stallo rispetto al precedente Rapporto. Le opere in corso sono 7 e le ultimate 5 (il GRA di Roma e l'interporto di Civitavecchia nel Lazio, l'interporto di Guasticce e l'elettrodotto Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse in Toscana, il tratto Eggi-S. Sabino della "Strada delle tre Valli" in Umbria).

L'area territoriale dove si registra uno stato di avanzamento maggiore è il Mezzogiorno, dove risultano ultimate 20 opere e altre 19 sono in fase di realizzazione. Insieme rappresentano il 49% del totale (era il 46% un anno fa).

Tabella 3.2.6. – Costo opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per ambito territoriale e stato di avanzamento – Importi in Meuro

	Proget- tazione.	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
Piemonte (a)	9.768	194	357			109			10.428
Valle d'Aosta									-
Lombardia (b)	4.409	1.138	8.128	9.447		638			23.759
Liguria (c)	2.113		6.679	622					9.414
Trentino Alto Adige	6.610								6.610
Veneto	1.050	935	7.260	6.682	80			50	16.056
Friuli Venezia Giulia (d)	330		1.685	160					2.175
Emilia Romagna (e)	6.083	506	87	30					6.705
Toscana (f)			271	4.020		161			4.452
Umbria (g)	4.344		95	2.393		10			6.842
Marche	240	480							720
Lazio	5.812	20		3.750		631			10.213
Abruzzo				17		37	467		521
Molise (h)	29	75		83		27			214
Campania	1.534	749	1.462	2.687		52			6.484
Puglia	125	507	190	70		109			1.000
Basilicata (i)	197	965	88	46	13	98			1.407
Calabria (l)	71	1.235		10.806		26			12.138
Sicilia (m)	4.201	980	6.350	1.631		1.749			14.910
Sardegna (n)	139			115		819			1.073
Non ripartibili (o)				1.189			847		2.037
TOTALE	47.055	7.781	32.649	43.750	93	4.467	1.315	50	137.159
NORD	30.363	2.772	24.194	16.942	80	748	-	50	75.148
CENTRO	10.396	499	366	10.164	-	802	-	-	22.227
MEZZOGIORNO	6.296	4.510	8.089	15.455	13	2.917	467	-	37.748

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

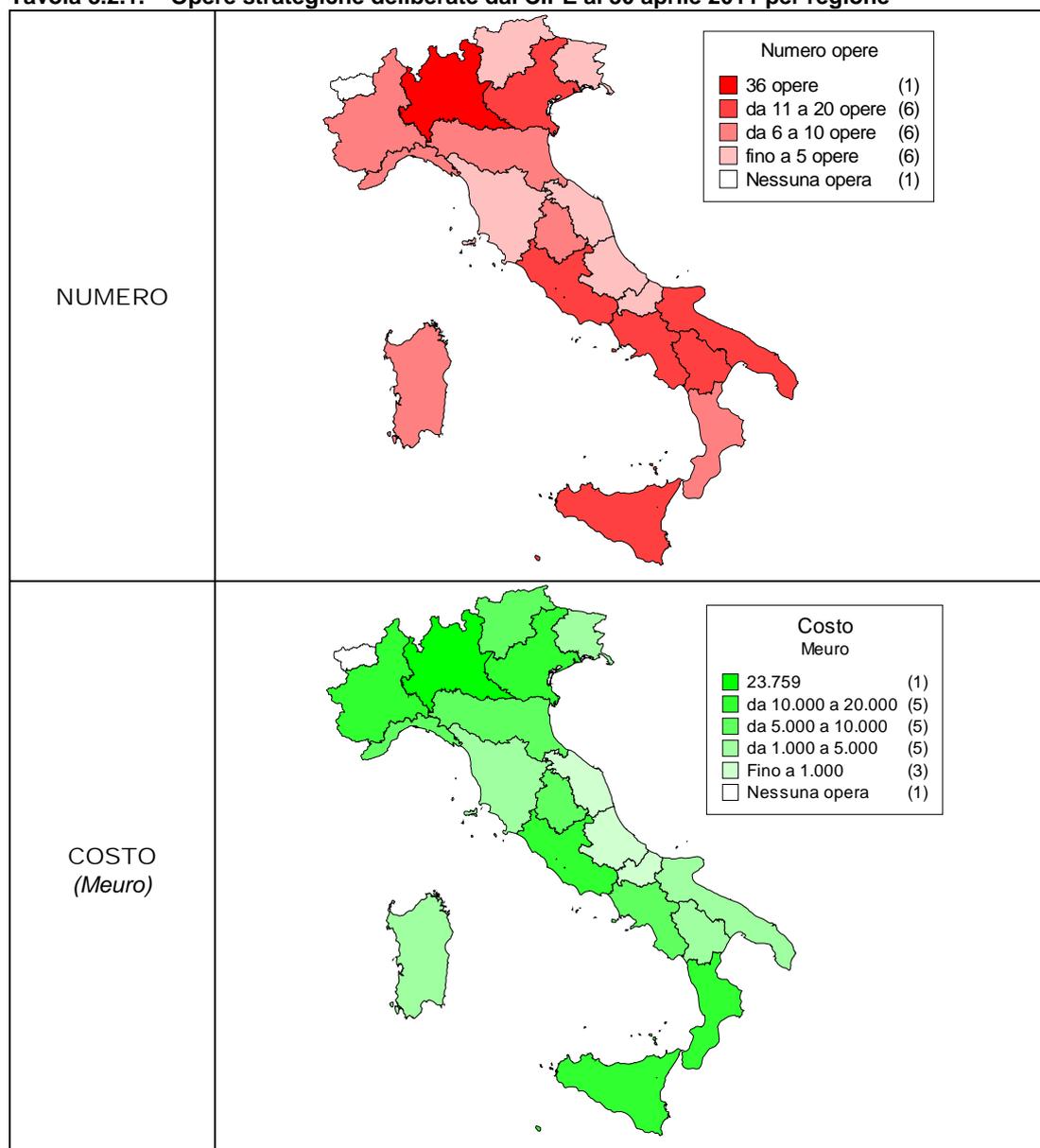
ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100).

- (a) Piemonte - Compresa: Autostrada A4-Tronco 2 - Novara - Milano esclusa variante di Bernate Ticino (coinvolge anche la Lombardia).
- (b) Lombardia - Compresa: Variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220) (coinvolge anche il Piemonte); Linea AV/AC Milano-Verona (coinvolge anche il Veneto).
- (c) Liguria -Compresa: "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (coinvolge anche il Piemonte).
- (d) Friuli Venezia Giulia - Compresa: Ampliamento autostrada A4 - Terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse (coinvolge anche il Veneto).
- (e) Emilia Romagna - Compresa: Raddoppio Pontremolese: completamento (coinvolge anche la Toscana); Raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr) – Nogarole Rocca (Vr) (coinvolge anche il Veneto e la Lombardia).
- (f) Toscana - Compresa: Asse autostradale Cecina-Civitavecchia (coinvolge anche il Lazio).
- (g) Umbria - Compresa: Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (coinvolge anche le Marche); Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano (coinvolge anche le Marche)
- (h) Molise - Compresa: ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento (coinvolge anche l'Abruzzo).
- (i) Basilicata - Compresa: BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo e 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione (coinvolgono anche la Puglia).
- (l) Calabria - Compresa: Autostrada Salerno - Reggio Calabria (coinvolge anche la Campania e la Basilicata).
- (m) Sicilia - Compreso: Ponte sullo Stretto di Messina (coinvolge anche la Calabria).
- (n) Sardegna - Compreso: Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) (coinvolge anche il Lazio).
- (o) Non ripartibili a livello regionale - Compresa: Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica: Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria)

2004); Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico; Edilizia penitenziaria: Piano per l'edilizia penitenziaria.

Prendendo in esame il **valore economico regionale ripartito per fasi di avanzamento** delle opere, il risultato è che il maggior peso della fase progettuale si registra soprattutto in Trentino Alto Adige, Piemonte, Emilia Romagna, Liguria, Umbria e Lazio. In particolare è da segnalare la situazione del Trentino Alto Adige dove le opere in fase progettuale rappresentano il 100% del costo complessivo. Così come in Piemonte dove in valore il Programma strategico riguarda per il 93,7% opere in fase di progettazione.

Tavola 3.2.1. – Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 per regione



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

3.3 Costi, finanziamenti e fabbisogni residui

3.3.1. Il quadro economico

Dal 2004 ad oggi il quadro economico delle opere strategiche deliberate dal CIPE si è andato evolvendo, registrando un aumento delle opere inserite e un conseguente incremento delle risorse necessarie per realizzarle.

Uno dei dati più interessanti è rappresentato dal **costo medio per opera** che a partire dal 2005 è **andato aumentando** dai 646 milioni ai 768 milioni del 2009, per poi assestarsi ad un valore un po' più basso, 719 milioni, nel 2010 e risalire nell'ultima rilevazione a 737 milioni.

Tabella 3.3.1. - Il quadro economico delle opere strategiche deliberate dal CIPE - La fotografia dei costi alla scadenza dei monitoraggi – Importi in Meuro

	Numero	Costo	Costo medio
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	109	75.449	692
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	130	83.947	646
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	140	95.803	684
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	160	122.852	768
Previsione di costo al 30 Aprile 2010*	182	130.914	719
Previsione di costo al 30 Aprile 2011*	186	137.159	737

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Al fine di verificare l'effettiva variazione nelle stime dei costi per le singole opere occorre considerare soltanto le opere chiaramente identificabili e che sono rimaste tali nel corso degli anni e per l'intero periodo considerato 2004-2011.

Rispondono a questi requisiti 100 opere per la cui realizzazione ad aprile 2004 si imputava un costo di 71.054 milioni. Progressivamente il costo di queste opere è andato aumentando fino ai 94.595 milioni dell'aprile 2011.

Dopo una crescita annuale, tra il 2004 e il 2005, del 7,7%, nel biennio successivo l'incremento è stato di poco inferiore al 13%. Nel 2009 si è avuto un altro aumento rispetto al 2007 del 4%. Nel 2010 l'aumento è stato del 2,5% e nell'ultimo anno del 6,5%.

Il risultato è che complessivamente il costo delle 100 opere in sette anni, rispetto al 2004, è aumentato di un terzo (33%) corrispondente in valori assoluti a 23 miliardi e 541 milioni. Mediamente l'incremento è stato del 4,7% all'anno.

Tabella 3.3.2. - Il quadro economico delle opere strategiche deliberate dal CIPE – La Variazione dei costi

	Numero	Costo (Meuro)		
		Valore assoluto	Variazione assoluta rispetto al 30 Aprile 2004	Variazione % rispetto al 30 Aprile 2004
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	100	71.054		
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	100	76.527	5.473	7,7%
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	100	85.511	14.457	20,3%
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	100	88.122	17.068	24,0%
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	100	89.865	18.811	26,5%
Previsione di costo al 30 Aprile 2011	100	94.595	23.541	33,1%
<i>Incremento medio annuo</i>			3.363	4,7%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

L'analisi dei costi assume un particolare rilievo in quanto rappresenta il parametro per valutare lo stato attuale delle risorse disponibili e per conoscere anche il fabbisogno residuo. L'analisi, inoltre, non può evidentemente prescindere dalla verifica delle diverse tipologie di finanziamento.

Come è stato illustrato, l'attuale scenario di riferimento è rappresentato dalle **186 opere deliberate dal CIPE** con un **costo stimato di oltre 137 miliardi**.

Complessivamente sono stati attivati 297 finanziamenti, di cui 244 con risorse pubbliche per 49,5 miliardi e 53 con risorse di soggetti privati, pari a 26 miliardi e 130 milioni, per una disponibilità di risorse di 75 miliardi e 622 milioni di euro.

Tabella 3.3.3.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per fonte di finanziamento

Fonti di finanziamento	Numero finanziamenti %	Disponibilità	
		%	V.a. (Meuro)
Finanziamenti pubblici	82,2%	65,4%	49.492
<i>di cui</i>			
<i>Legge Obiettivo</i>	31,6%	23,6%	17.860
<i>Fondo Infrastrutture</i>	12,8%	6,2%	4.676
<i>Altri finanziamenti pubblici (a)</i>	37,8%	35,6%	26.957
Finanziamenti privati (b)	17,8%	34,6%	26.130
TOTALE disponibilità	100,0%	100,0%	75.622

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

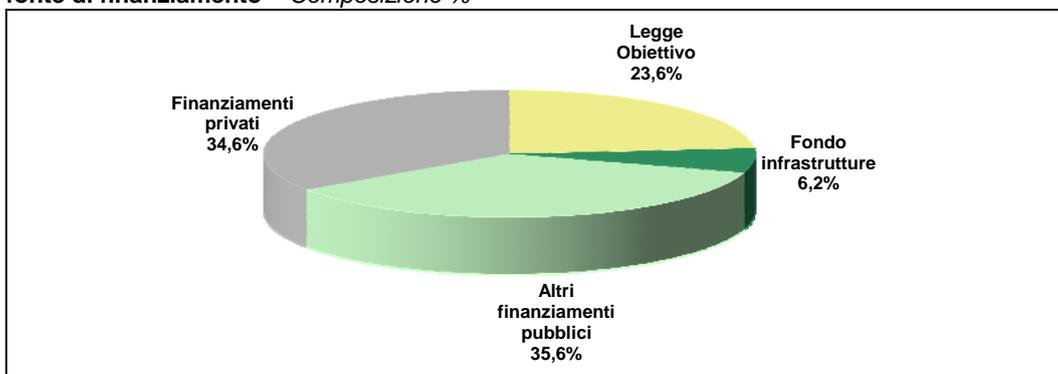
* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(a) Altri finanziamenti statali, finanziamenti comunitari e locali, Anas e RFI.

(b) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

Complessivamente le risorse pubbliche corrispondono al 65,4% del totale delle disponibilità accertate, mentre quelle private superano di poco un terzo (34,6%).

Grafico 3.3.1.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 – Finanziamenti per fonte di finanziamento – Composizione %

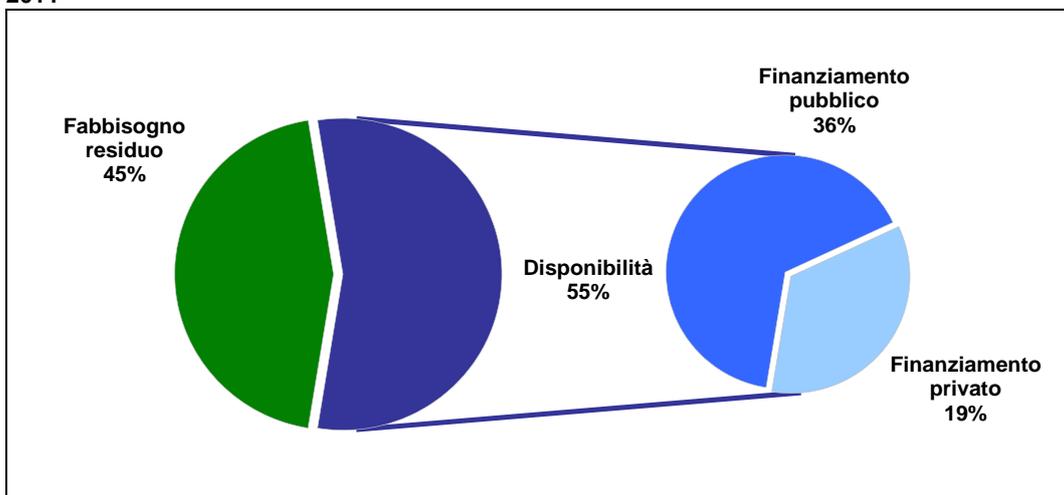


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

Tali risorse consentono una **copertura finanziaria pari al 55% del costo delle opere deliberate**. Il fabbisogno residuo ammonta a 61 miliardi e 537 milioni includendo nel calcolo i 592 milioni di fondi residui.

Rispetto al valore complessivo delle opere deliberate l'attuale disponibilità pubblica risulta pari al 36% del totale e l'investimento privato pari al 19%.

Grafico 3.3.2. – Il quadro finanziario delle opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

Tabella 3.3.4.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 - Fondi residui per tipologia di opera

	Fondi residui (Meuro)
Rete stradale	-452,0
Rete ferroviaria	-50,2
Ferrovie metropolitane	-0,8
Opera aeroportuale	
Opera portuale	
Interporti	-0,8
Ponte sullo Stretto	
Rete idrica	-86,1
Comparto energetico	
Telecomunicazioni	
Edilizia scolastica	
Edilizia penitenziaria	
Altra edilizia pubblica	
Altre opere	-1,7
Mo.S.E.	
TOTALE	-591,8

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

3.3.2. I finanziamenti disponibili

Il CIPE specifica, per ogni opera sulla quale delibera, i finanziamenti disponibili e la loro provenienza, in modo tale da permettere la quantificazione delle **risorse pubbliche impegnate** rispetto alle opere considerate.

La tabella seguente sintetizza il livello di copertura finanziaria delle 186 opere deliberate.

Tabella 3.3.5. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* per stato del finanziamento – Importi in Meuro

	Numero	Costo	Disponibilità	Incidenza disponibilità sul costo
100%	114	36.857	37.448	101,6
90-99%	10	2.418	2.217	91,7
50%-89%	21	36.067	26.412	73,2
0,1%-49%	34	56.391	9.545	16,9
0%	7	5.425	0	0,0
TOTALE	186	137.159	75.622	55,1

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Da tali dati emerge una totale **copertura finanziaria per 114 opere**, pari al 65,4% del totale delle opere deliberate dal CIPE, corrispondente a 37.448 Meuro, ovvero l'intera copertura del costo pari a 36.857 milioni più 592 milioni di fondi residui che trovano origine dalla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'aggiudicazione e da varianti in diminuzione.

Per 10 opere c'è un impegno del 91,7% della spesa prevista (2.217 Meuro su un costo di 2.418). La percentuale delle opere finanziariamente garantite è quindi pari al 66,7%, corrispondente al 28,6% del costo totale delle opere deliberate e al 52,5% delle risorse disponibili.

Per 21 opere, inoltre, è garantita una percentuale di copertura finanziaria tra il 50% e l'89%, mediamente pari al 73,2%, ovvero 26.412 Meuro su un costo di 36.067.

Per 34 opere la copertura è inferiore al 50%; con una disponibilità di 9.545 Meuro su 56.391 di costo, con una copertura ad oggi inferiore al 17%. Ed in molti casi si tratta della copertura dei costi (anche parziali) di progettazione.

Infine 7 opere risultano prive di copertura finanziaria: la S.S. 7 quater Domitiana, ammodernamento tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone; la nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti; il collegamento Lecco-Bergamo: Calusco d'Adda-Terno d'Isola; il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina; il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno, variante di Galliate; il tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta della Strada Tre Valli; il raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano.

Con riferimento alle 179 opere finanziate interamente o in parte, 94 provvedimenti di finanziamento attengono alla "legge obiettivo" (31,6%) corrispondenti a circa 18 miliardi, ovvero il 23,6% circa del totale delle risorse disponibili.

La parte più rilevante di finanziamenti risulta provenire però da altri finanziamenti pubblici, compresi quelli comunitari, degli enti locali, di Anas e Ferrovie, per un valore di circa 27 miliardi, corrispondenti al 35,6% delle risorse disponibili.

Il Fondo Infrastrutture contribuisce con 4.676 milioni, vale a dire per il 6,2% delle disponibilità.

Il restante 34,6% circa delle risorse disponibili è da ricondurre a capitali privati, e risulta pari a 26.130 milioni.

Un'analisi dei **dati finanziari**, confrontati con il diverso **stato di avanzamento delle opere**, consente di evidenziare il ruolo che le diverse tipologie di finanziamento stanno svolgendo rispetto all'iter procedurale.

In particolare si ritiene utile analizzare, da un lato, la funzione dei finanziamenti disposti dalla Legge Obiettivo e, dall'altro, il contributo del finanziamento privato.

Rispetto al numero dei provvedimenti finanziari, 94 riguardano la Legge Obiettivo, 150 altri interventi pubblici, compresi quelli relativi al Fondo Infrastrutture, e 53 gli interventi di privati.

Rispetto alle diverse fasi di attuazione, il numero dei finanziamenti pubblici risulta essere particolarmente rilevante per le opere in fase di progettazione, con 69 su 77 interventi, pari al 89,6%, tra quelle affidate, 37 su 45 (82,2%), e tra quelle in corso con 74 su 90 (82,2%).

Tabella 3.3.6. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per fonte di finanziamento e stato di avanzamento - Numero finanziamenti

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziam. pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
Progettazione	26	9	34	8	77
In gara	10	1	9	10	30
Affidate	11	12	14	8	45
Lavori in corso	24	10	40	16	90
Lavori sospesi	1		1	-	2
Ultimate (a)	21	1	14	11	47
Misto (b)	1	4		-	5
ND		1		-	1
TOTALE	94	38	112	53	297

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

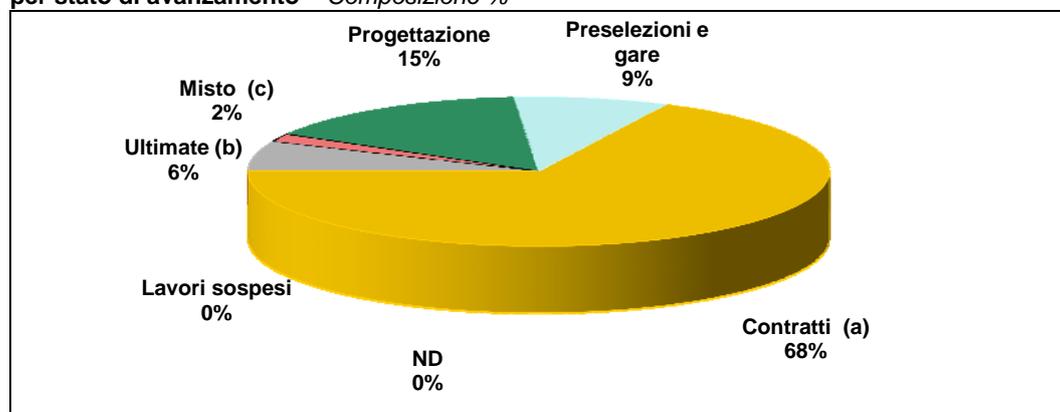
* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(a) Comprese le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011

(b) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

Grafico 3.3.3.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 - Risorse disponibili per stato di avanzamento – Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

(a) Tra i contratti sono comprese le opere affidate e quelle in corso

(b) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011

(c) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

La distribuzione delle risorse disponibili rispetto al diverso stato di attuazione si concentra nelle opere affidate e in quelle in corso, con il 68% del totale. Erano il 51% un anno fa. Seguono la progettazione con il 15% (nel 2010 il 28%), preselezioni e gare con un 9% (11% un anno prima), mentre le opere ultimate rappresentano soltanto il 6% (8% un anno prima).

Dati che confermano che il programma ha subito una accelerazione nella fase che dalla progettazione porta alle fasi di affidamento e di avvio dei lavori.

Rispetto alle diverse fasi di attuazione, il finanziamento privato risulta determinante, con percentuali intorno al 58,3% per le opere attualmente in fase di gara o che risultano affidate (43,1%). L'incidenza rispetto alle opere ancora in fase di progettazione rappresenta circa il 41% del totale delle risorse disponibili.

Il finanziamento pubblico risulta invece determinante con oltre il 72% nei lavori attualmente in corso e per il 74% per quanto riguarda le opere ultimate.

Dall'analisi delle opere ancora da realizzare emerge una crescente rilevanza del contributo finanziario dei privati.

Tabella 3.3.7.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e stato di avanzamento – Importi in Meuro

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziam. pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
Progettazione	2.162	263	4.438	4.701	11.563
In gara	1.446	135	1.150	3.814	6.546
Affidate	2.338	2.375	3.008	5.855	13.576
Lavori in corso	10.273	1.020	15.867	10.512	37.672
Lavori sospesi	17		80	-	97
Ultimate (a)	1.134	7	2.414	1.249	4.804
Misto (b)	489	826		-	1.315
ND		50		-	50
TOTALE	17.860	4.676	26.957	26.130	75.622

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(a) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2011

(b) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

Nell'ambito dei finanziamenti pubblici la quota più rilevante del plafond finanziario, che fa capo alla Legge Obiettivo, riguarda le opere in corso con ben il

57,5% seguite da un 13% per opere affidate, da un 8% per opere in gara e un 6,3% relativo ad opere ultimate. La percentuale relativa ad opere in fase di progettazione risulta pari al 12%.

Percentuali leggermente più elevate si riscontrano per gli altri finanziamenti pubblici, relativamente alle opere in corso (59%), per le ultimate (un 9%) e per opere in fase di progettazione (16%). Più bassa risulta invece la quota per le opere in gara (4%) o affidate (11%). Da segnalare l'elevata quota (anche se quantitativamente contenuta) del Fondo Infrastrutture concentrata in opere affidate ma non ancora cantierate, poco meno del 51%, con un 21,8% di risorse relative ad opere in corso.

La distribuzione dei finanziamenti privati risulta invece più che per quelli pubblici determinante per le opere in una fase precedente a quella dell'avvio dei lavori. Il 37% riguarda infatti le opere in gare o affidate, a cui va aggiunto un 18% destinato ad opere in fase di progettazione. Poco più del 40% riguarda lavori in corso e un 4,8% opere ultimate.

Tabella 3.3.8.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e stato di avanzamento – Composizione %

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziam. pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>					
Progettazione	18,7	2,3	38,4	40,7	100,0
In gara	22,1	2,1	17,6	58,3	100,0
Affidate	17,2	17,5	22,2	43,1	100,0
Lavori in corso	27,3	2,7	42,1	27,9	100,0
Lavori sospesi	17,8	0,0	82,2	0,0	100,0
Ultimate (a)	23,6	0,1	50,3	26,0	100,0
Misto (b)	37,2	62,8	0,0	0,0	100,0
ND	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
TOTALE	23,6	6,2	35,6	34,6	100,0
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Progettazione	12,1	5,6	16,4	18,0	15,3
In gara	8,1	2,9	4,3	14,6	8,7
Affidate	13,1	50,8	11,1	22,4	18,0
Lavori in corso	57,5	21,8	58,9	40,2	49,8
Lavori sospesi	0,1	0,0	0,3	0,0	0,1
Ultimate (a)	6,3	0,1	9,0	4,8	6,3
Misto (b)	2,7	17,7	0,0	0,0	1,7
ND	0,0	1,1	0,0	0,0	0,1
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera di Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(a) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011

(b) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

Spostando l'analisi dallo stato di avanzamento all'articolazione per macro opere (tabella 3.3.9) è possibile misurare, da un lato, l'attuale livello di copertura finanziaria, dall'altro l'incidenza dei finanziamenti pubblici rispetto a quelli privati.

Risultano avere una totale copertura finanziaria:

- i programmi per gli edifici scolastici, e per la loro sicurezza, per l'edilizia penitenziaria, nonché la piastra logistica per la Sardegna, interamente a carico pubblico;
- il Piano per gli interventi nel comparto energetico ed Elettrodotti rete nazionale, con 100% di investimenti privati;
- gli schemi idrici, per il 93% pubblici (55% del totale attraverso la Legge Obiettivo) e 7% privato;
- il corridoio plurimodale dorsale centrale con un 46,4% proveniente da fondi della Legge Obiettivo e un 53,6% di risorse private.

Tabella 3.3.9. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e macro opera – Importi in Meuro

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanz. pubblici	Finanz. privati	Totale disponib.	Importo totale	Incidenza % disponib. sul costo
Sistema valichi	45	42	2.051	608	2.746	13.739	20,0
C.P. Padano	2.275	172	2.655	13.029	18.131	32.473	55,8
C.P. Tirreno-Brennero	241		48	1.832	2.121	5.035	42,1
C.P. Tirrenico-Nord Europa	3.123	316	10.836	5.252	19.528	35.876	54,4
C.P. Adriatico	31	135	587	-	753	783	96,2
C.P. dorsale centrale	235	-	-	271	506	506	100,0
Mo.SE.	3.297	-	282	-	3.579	5.496	65,1
Ponte sullo Stretto di Messina	-	1.630	870	-	2.500	6.350	39,4
C. Trasv. e dorsale appenninica	2.606	34	1.160	896	4.696	10.707	43,9
Sistemi urbani	3.546	1.519	6.847	1.457	13.369	17.598	76,0
Piastra logistica Sardegna	124	-	9	-	133	115	115,8
Hub portuali	658	34	221	552	1.465	1.995	73,5
Hub interportuali	133	-	238	161	533	639	83,4
Hub aeroportuali	-	-	1	-	1	224	0,4
Schemi idrici	806		558	103	1.467	1.427	102,8
Piano comparto energetico	-	-	-	965	965	965	100,0
Elettrodotti rete nazionale	-	-	1	1.002	1.003	1.003	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	250	-	31	-	281	305	92,3
Edilizia scolastica	489	-	-	-	489	489	100,0
Edilizia scolastica sicurezza	-	594	21	-	615	615	100,0
Edilizia penitenziaria	-	200	303	-	503	503	100,0
150° annivers. Unità d'Italia	-	-	236	-	236	316	74,7
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-	-	-
Totale	17.860	4.676	26.957	26.130	75.622	137.159	55,1

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera di Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Risultano quasi integralmente coperti dal punto di vista finanziario gli interventi relativi al programma per gli edifici istituzionali (92,3%), al Corridoio Adriatico: 96,2% ed interamente finanziato con risorse pubbliche.

Risultano finanziati in misura superiore all'80% gli Hub interportuali (83,4%) con circa un 70% di risorse pubbliche e un 30% private.

Sopra al 70% risultano i programmi per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia (74,7%), interamente con fondi pubblici; i sistemi urbani (76%), dove il finanziamento pubblico sfiora l'89% e per oltre un quarto sostenuto con finanziamenti imputati alla Legge obiettivo; gli hub portuali (73,5%) con un 45% di risorse della Legge obiettivo.

Risulta al di sopra della soglia del 50% la maggior parte delle altre macro opere e specificatamente:

- il Mo.SE. con una copertura del 65%, di provenienza interamente pubblica;
- il Corridoio Tirrenico – Nord Europa, con una copertura del 54,4%, con un 26% di finanziamenti privati
- il Corridoio Padano, con una copertura del 55,8%, corrispondente ad una quota del 72% di finanziamento privato e il resto con finanziamenti pubblici;

Le situazioni più critiche riguardano il Sistema dei valichi, con una copertura pari al 20% del costo complessivo, con un 78% circa di finanziamento pubblico, e gli hub aeroportuali, con una disponibilità limitata allo 0,4% del costo complessivo.

Tabella 3.3.10. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e macro opera – Composizione %

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanz. pubblici	Finanz. privati	Totale disponib.
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>					
Sistema valichi	1,6	1,5	74,7	22,1	100,0
C.P. Padano	12,5	0,9	14,6	71,9	100,0
C.P. Tirreno-Brennero	11,3	0,0	2,3	86,4	100,0
C.P. Tirrenico-Nord Europa	16,0	1,6	55,5	26,9	100,0
C.P. Adriatico	4,1	18,0	77,9	-	100,0
C.P. dorsale centrale	46,4	-	-	53,6	100,0
Mo.SE.	92,1	-	7,9	-	100,0
Ponte sullo Stretto di Messina	-	65,2	34,8	-	100,0
C. Trasv. e dorsale appenninica	55,5	0,7	24,7	19,1	100,0
Sistemi urbani	26,5	11,4	51,2	10,9	100,0
Piastra logistica Sardegna	93,0	-	7,0	-	100,0
Hub portuali	44,9	2,3	15,1	37,7	100,0
Hub interportuali	25,0	-	44,7	30,3	100,0
Hub aeroportuali*	-	-	100,0	0,0	100,0
Schemi idrici	54,9	0,0	38,1	7,0	100,0
Comparto energetico	-	-	0,0	100,0	100,0
Elettrodotti rete nazionale	-	-	0,1	99,9	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	88,9	-	11,1	-	100,0
Edilizia scolastica	100,0	-	0,0	-	100,0
Edilizia scolastica sicurezza	-	96,5	3,5	-	100,0
Edilizia penitenziaria	-	39,7	60,3	-	100,0
150° annivers. Unità d'Italia	-	-	100,0	-	100,0
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-
Totale	23,6	6,2	35,6	34,6	100,0
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Sistema valichi	0,3	0,9	7,6	2,3	3,6
C.P. Padano	12,7	3,7	9,8	49,9	24,0
C.P. Tirreno-Brennero	1,3	-	0,2	7,0	2,8
C.P. Tirrenico-Nord Europa	17,5	6,8	40,2	20,1	25,8
C.P. Adriatico	0,2	2,9	2,2	-	1,0
C.P. dorsale centrale	1,3	-	-	1,0	0,7
Mo.SE.	18,5	-	1,0	-	4,7
Ponte sullo Stretto di Messina	-	34,9	3,2	-	3,3
C. trasv. e dorsale appenninica	14,6	0,7	4,3	3,4	6,2
Sistemi urbani	19,9	32,5	25,4	5,6	17,7
Piastra logistica Sardegna	0,7	-	0,0	-	0,2
Hub portuali	3,7	0,7	0,8	2,1	1,9
Hub interportuali	0,7	-	0,9	0,6	0,7
Hub aeroportuali	-	-	0,0	-	-
Schemi idrici	4,5	-	2,1	0,4	1,9
Comparto energetico	-	-	-	3,7	1,3
Elettrodotti rete nazionale	-	-	0,0	3,8	1,3
Telecomunicazioni	-	-	-	-	0,0
Mantenim. edifici istituzionali	1,4	-	0,1	-	0,4
Edilizia scolastica	2,7	-	-	-	0,6
Edilizia scolastica sicurezza	-	12,7	0,1	-	0,8
Edilizia penitenziaria	-	4,3	1,1	-	0,7
150° annivers. Unità d'Italia	-	-	0,9	-	0,3
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Se si considera tale scenario dal punto di vista delle tipologie di opere si rileva che la disponibilità è - come abbiamo rilevato - totale per le opere idriche e per quelle del comparto energetico, così come per i programmi speciali di edilizia scolastica e penitenziaria.

La disponibilità raggiunge l'89% per quanto riguarda altre opere di edilizia pubblica e supera l'83% per gli interporti e si assesta intorno al 75% per le metropolitane.

Supera il 78% la copertura per le opere stradali per le quali incide notevolmente il contributo privato.

Carenze finanziarie più rilevanti si riscontrano, invece, per quanto riguarda i porti, con una copertura del 47%, per il Ponte sullo Stretto (39%) e soprattutto per quanto riguarda le opere ferroviarie, ferme al 15,3%.

Tabella 3.3.11. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e tipologia di opera - Importi in Meuro

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziam. pubblici	Finanziamenti i privati	Totale disponib.	Importo totale	Incidenza % disponib. sul costo
Rete stradale	8.248	561	12.770	22.154	43.732	55.860	78,3
Rete ferroviaria	1.491	241	4.910	409	7.051	46.181	15,3
Ferrovie metropolitane	2.653	1.045	6.298	1.118	11.115	14.861	74,8
Opera aeroportuale	-	58	33	-	92	92	100,0
Opera portuale	205	34	196	38	472	1.002	47,1
Interporti	133	-	238	161	533	639	83,4
Ponte sullo Stretto	-	1.630	870	-	2.500	6.350	39,4
Rete idrica	806	-	558	103	1.467	1.427	102,8
Comparto energetico	-	-	1	1.967	1.968	1.968	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	489	594	21	-	1.104	1.104	100,0
Edilizia penitenziaria	-	200	303	-	503	503	100,0
Altra edilizia pubblica	511	246	465	179	1.402	1.572	89,2
Altre opere	27	67	12	-	105	103	101,7
Mo.S.E.	3.297	-	282	-	3.579	5.496	65,1
TOTALE	17.860	4.676	26.957	26.130	75.622	137.159	55,1

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera di Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Tabella 3.3.12. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e tipologia di opera – Composizione %

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziamenti pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>					
Rete stradale	18,9	1,3	29,2	50,7	100,0
Rete ferroviaria	21,1	3,4	69,6	5,8	100,0
Ferrovie metropolitane	23,9	9,4	56,7	10,1	100,0
Opera aeroportuale	-	63,6	36,4	-	100,0
Opera portuale	43,4	7,1	41,6	8,0	100,0
Interporti	25,0	-	44,7	30,3	100,0
Ponte sullo Stretto	-	65,2	34,8	-	100,0
Rete idrica	54,9	-	38,1	7,0	100,0
Comparto energetico	-	-	-	100,0	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	44,3	53,8	1,9	-	100,0
Edilizia penitenziaria	-	39,7	60,3	-	100,0
Altra edilizia pubblica	36,4	17,6	33,2	12,8	100,0
Altre opere	25,4	63,7	10,9	-	100,0
Mo.S.E.	92,1	-	7,9	-	100,0
TOTALE	23,6	6,2	35,6	34,6	100,0
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Rete stradale	46,2	12,0	47,4	84,8	57,8
Rete ferroviaria	8,3	5,2	18,2	1,6	9,3
Ferrovie metropolitane	14,9	22,4	23,4	4,3	14,7
Opera aeroportuale	0,0	1,2	0,1	-	0,1
Opera portuale	1,1	0,7	0,7	0,1	0,6
Interporti	0,7	0,0	0,9	0,6	0,7
Ponte sullo Stretto	0,0	34,9	3,2	-	3,3
Rete idrica	4,5	0,0	2,1	0,4	1,9
Comparto energetico	0,0	0,0	0,0	7,5	2,6
Telecomunicazioni	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Edilizia scolastica	2,7	12,7	0,1	-	1,5
Edilizia penitenziaria	0,0	4,3	1,1	-	0,7
Altra edilizia pubblica	2,9	5,3	1,7	0,7	1,9
Altre opere	0,1	1,4	0,0	-	0,1
Mo.S.E.	18,5	0,0	1,0	-	4,7
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera di Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Se si considerano le tipologie del finanziamento attualmente disponibili, emerge come le risorse della Legge Obiettivo siano state destinate prevalentemente alle opere stradali (46,2%), al Mo.S.E. (18,5%) e alle metropolitane (14,9%); percentuali simili a quelle riscontrabili per quanto riguarda gli altri finanziamenti pubblici: 47,4% alle opere stradali e 23,4% alle metropolitane, inoltre in questo caso una certa rilevanza assumono i finanziamenti destinati alle ferrovie, che hanno inciso per il 18,2%.

Per quanto riguarda il Fondo Infrastrutture il 35% è riservato al Ponte, il 22,4% alle metropolitane, il 12% alla rete stradale e una percentuale leggermente superiore all'edilizia scolastica.

Il finanziamento privato risulta destinato per l'84,8% alle opere stradali, principalmente da attribuire alle società concessionarie autostradali. Da segnalare il 7,5% finalizzato al comparto energetico.

Con riferimento infine al cd. fattore "tempo", è possibile valutare lo stato di attuazione del Programma mettendo in relazione i parametri della disponibilità finanziaria ed il completamento degli interventi.

Le opere realizzate precedentemente al 2009 sono state finanziate per il 90% da risorse pubbliche e la quota imputabile alla Legge Obiettivo è stata del 6%.

Per quanto riguarda le opere ultimate nel 2009 cresce sensibilmente il contributo della Legge Obiettivo (24,3%), mentre restano determinanti gli altri finanziamenti pubblici che incidono per il 65%.

Tabella 3.3.13. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e anno di ultimazione lavori – Importi in Meuro

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutt.	Altri finanziam. pubblici	Finanziam. privati	Totale disponibilità	Importo totale	Incidenza % disponibilità sul costo
Prima del 2009	76		1.051	126	1.253	1.239	101,2
2009	355		949	159	1.463	1.157	126,4
2010	30		38		67	65	104,3
2011	673	7	376	964	2.020	2.006	100,7
2012	466	9	1.708	1.160	3.342	3.278	102,0
2013	745	111	2.491	2.276	5.624	5.805	96,9
2014	4.291	427	1.198	1.147	7.064	9.016	78,4
2015	2.428	565	1.813	3.017	7.822	8.863	88,3
Oltre 2015	8.268	2.421	16.941	17.263	44.893	99.759	45,0
ND	527	1.136	391	19	2.073	5.971	34,7
TOTALE	17.860	4.676	26.957	26.130	75.622	137.159	55,1

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera di Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

La gran parte delle risorse destinate dalla Legge Obiettivo riguarda opere il cui completamento è previsto dopo il 2015 (46,3%). Un altro 37,6% risulta destinato ad opere che dovrebbero essere completate nel biennio 2014-2015.

Anche per quanto riguarda gli altri finanziamenti pubblici, 16.941 milioni, pari al 62,8% dei circa 27 miliardi previsti, riguardano opere che si ritiene verranno ultimate dopo il 2015.

Sono 17.263 milioni le risorse private che sosterranno opere la cui ultimazione è prevista dopo il 2015, corrispondenti al 66% del valore totale delle disponibilità non pubbliche.

Nel 2013 il valore delle opere che dovrebbero essere completate e per le quali esiste una sostanziale copertura finanziaria ammonterebbe a meno di 14 miliardi. Nel biennio successivo dovrebbero vedere l'entrata in esercizio investimenti, per oltre l'80% già disponibili, per ulteriori 18 miliardi.

L'attuale copertura finanziaria per le opere la cui conclusione è prevista oltre il 2015 risulta ad oggi pari al 45%, fattore non certo secondario nella valutazione della possibilità di raggiungere l'obiettivo prefissato.

Tabella 3.3.14. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011 - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e anno di ultimazione lavori – Composizione %

	Legge Obiettivo	Fondo Infrastrutture	Altri finanziamenti pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>					
Prima del 2009	6,1	0,0	83,9	10,1	100,0
2009	24,3	0,0	64,9	10,9	100,0
2010	43,9	0,0	56,1	0,0	100,0
2011	33,3	0,3	18,6	47,7	100,0
2012	13,9	0,3	51,1	34,7	100,0
2013	13,3	2,0	44,3	40,5	100,0
2014	60,7	6,0	17,0	16,2	100,0
2015	31,0	7,2	23,2	38,6	100,0
Oltre 2015	18,4	5,4	37,7	38,5	100,0
ND	25,4	54,8	18,9	0,9	100,0
TOTALE	23,6	6,2	35,6	34,6	100,0
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Prima del 2009	0,4	0,0	3,9	0,5	1,7
2009	2,0	0,0	3,5	0,6	1,9
2010	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1
2011	3,8	0,1	1,4	3,7	2,7
2012	2,6	0,2	6,3	4,4	4,4
2013	4,2	2,4	9,2	8,7	7,4
2014	24,0	9,1	4,4	4,4	9,3
2015	13,6	12,1	6,7	11,5	10,3
Oltre 2015	46,3	51,8	62,8	66,1	59,4
ND	3,0	24,3	1,5	0,1	2,7
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

3.3.3 Il fabbisogno residuo

Come si è appena illustrato, sulla base delle informazioni disponibili e delle fonti ufficiali, per gli interventi deliberati dal CIPE, rispetto alla stima di costi per

oltre 137 miliardi, permane un **fabbisogno finanziario non “coperto” di oltre 62 miliardi.**

Per le opere attualmente in corso di costruzione il fabbisogno risulta pari a poco più di 6 miliardi, che corrispondono al 14,4% del totale del costo di queste opere. Una quota relativamente modesta di risorse da acquisire riguarda anche le opere attualmente in gara (16%), mentre più complessa appare la situazione finanziaria relativamente alle opere per le quali si è già provveduto all'affidamento, per le quali si registra un fabbisogno pari al 58% dell'attuale previsione di costo. Si tratta di 19 miliardi su 32.649 milioni.

Tabella 3.3.15. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Fabbisogno residuo per stato di avanzamento – Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Progettazione	35.492	47.055	75,4%
In gara	1.247	7.781	16,0%
Affidate	19.074	32.649	58,4%
Lavori in corso	6.313	43.750	14,4%
Lavori sospesi	0	93	0,0%
Ultimate (a)	3	4.467	0,1%
Misto (b)	0	1.315	0,0%
ND	0	50	0,0%
Totale	62.129	137.159	45,3%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: “Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma” il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

(a) Comprese le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2011

(b) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi scheda 100)

Una percentuale ancora più consistente di fabbisogno si riscontra per le opere in fase di progettazione, che, in considerazione del numero delle opere e del loro costo, determina una necessità finanziaria non assoluta di circa 35 miliardi e mezzo pari al 75,4% del costo previsto.

La situazione appare particolarmente complessa per quanto riguarda le opere ferroviarie dove il fabbisogno residuo è di oltre 39 miliardi, corrispondente all'85,8% del costo totale delle opere deliberate.

Tabella 3.3.16. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Fabbisogno residuo per tipologia di opera - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Rete stradale	12.580	55.860	22,5%
Rete ferroviaria	39.180	45.674	85,8%
Ferrovie metropolitane	3.748	15.368	24,4%
Opera aeroportuale	-	92	-
Opera portuale	530	1.002	52,9%
Interporti	107	639	16,8%
Ponte sullo Stretto	3.850	6.350	60,6%
Rete idrica	46	1.427	3,2%
Comparto energetico	-	1.968	0,0%
Telecomunicazioni	-	-	-
Edilizia scolastica	-	1.104	0,0%
Edilizia penitenziaria	-	503	0,0%
Altra edilizia pubblica	171	1.572	10,8%
Altre opere	0	103	0,0%
Mo.S.E.	1.917	5.496	34,9%
TOTALE	62.129	137.159	45,3%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Le strade registrano un fabbisogno di oltre 12 miliardi e mezzo, che corrisponde al 22,5% del totale dei costi stimati per questa categoria di opere.

Particolarmente grave appare il deficit per le opere portuali che sfiora il 53%, anche se si tratta in valori assoluti di cifre relativamente contenute, 530 milioni su poco più di un miliardo di costo previsto.

Tabella 3.3.17. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Fabbisogno residuo per macro opera - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Sistema valichi	10.993	13.739	80,0%
C.P. Padano	14.393	32.473	44,3%
C.P. Tirreno-Brennero	2.914	5.035	57,9%
C.P. Tirrenico-Nord Europa	16.642	35.876	46,4%
C.P. Adriatico	30	783	3,8%
C.P. dorsale centrale	-	506	-
Mo.SE.	1.917	5.496	34,9%
Ponte sullo Stretto di Messina *	3.850	6.350	60,6%
C. trasv. e dorsale appenninica	6.070	10.707	56,7%
Sistemi urbani	4.310	17.598	24,5%
Piastra logistica Sardegna	-	115	0,0%
Hub portuali	530	1.995	26,5%
Hub interportuali	107	639	16,8%
Hub aeroportuali	223	224	99,6%
Schemi idrici	46	1.427	3,2%
Comparto energetico	-	965	-
Elettrodotti rete nazionale	-	1.003	-
Telecomunicazioni	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	24	305	7,7%
Edilizia scolastica	-	489	-
Edilizia scolastica sicurezza	-	615	-
Edilizia penitenziaria	-	503	-
150° annivers. Unità d'Italia	80	316	25,3%
Totale	62.129	137.159	45,3%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

Tale scenario si riflette a livello territoriale penalizzando soprattutto le regioni del Nord Ovest come la Liguria e il Piemonte, dove insistono interventi con una mancanza di risorse pari rispettivamente al 79,7% e al 77%. Una situazione complicata caratterizza anche l'Umbria con una percentuale di fabbisogno pari al 68%.

Analoghe criticità si riscontrano nel Trentino Alto Adige con un fabbisogno pari all'81% del totale del costo previsto.

Tabella 3.3.18. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Fabbisogno residuo per regione - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Piemonte (a)	8.021	10.428	76,9%
Valle d'Aosta	-	-	-
Lombardia (b)	7.834	23.759	33,0%
Liguria (c)	7.506	9.414	79,7%
Trentino Alto Adige	5.370	6.610	81,2%
Veneto	7.761	16.056	48,3%
Friuli Venezia Giulia (d)	248	2.175	11,4%
Emilia Romagna (e)	3.425	6.705	51,1%
Toscana (f)	494	4.452	11,1%
Umbria (g)	4.672	6.842	68,3%
Marche	30	720	4,2%
Lazio	4.091	10.213	40,1%
Abruzzo	-	521	-
Molise (h)	-	214	-
Campania	2.310	6.484	35,6%
Puglia	0	1.000	-
Basilicata (i)	10	1.407	0,7%
Calabria (l)	3.163	12.138	26,1%
Sicilia (m)	7.127	14.910	47,8%
Sardegna (n)	-	1.073	-
Non ripartibili (o)	67	2.037	3,3%
TOTALE	62.129	137.159	45,3%
<i>NORD</i>	40.165	75.148	53,4%
<i>CENTRO</i>	9.286	22.227	41,8%
<i>MEZZOGIORNO</i>	12.610	37.748	33,4%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

- (a) Piemonte - Compresa: Autostrada A4-Tronco 2 - Novara - Milano esclusa variante di Bernate Ticino (coinvolge anche la Lombardia).
- (b) Lombardia - Compresa: Variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220) (coinvolge anche il Piemonte); Linea AV/AC Milano-Verona (coinvolge anche il Veneto).
- (c) Liguria - Compresa: "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (coinvolge anche il Piemonte).
- (d) Friuli Venezia Giulia - Compresa: Ampliamento autostrada A4 - Terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse (coinvolge anche il Veneto).
- (e) Emilia Romagna - Compresa: Raddoppio Pontremolese: completamento (coinvolge anche la Toscana); Raccordo autostradale della Cisa A15 - Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr) - Nogarole Rocca (Vr) (coinvolge anche il Veneto e la Lombardia).
- (f) Toscana - Compresa: Asse autostradale Cecina-Civitavecchia (coinvolge anche il Lazio).
- (g) Umbria - Compresa: Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (coinvolge anche le Marche); Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano (coinvolge anche le Marche).
- (h) Molise - Compresa: ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento (coinvolge anche l'Abruzzo).
- (i) Basilicata - Compresa: BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo e 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione (coinvolgono anche la Puglia).
- (l) Calabria - Compresa: Autostrada Salerno - Reggio Calabria (coinvolge anche la Campania e la Basilicata).
- (m) Sicilia - Compreso: Ponte sullo Stretto di Messina (coinvolge anche la Calabria).
- (n) Sardegna - Compreso: Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) (coinvolge anche al Lazio).
- (o) Non ripartibili a livello regionale - Compresa: Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica: Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004); Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico; Edilizia penitenziaria: Piano per l'edilizia penitenziaria.

Se si prendono in esame le regioni dove si concentrano le maggiori risorse e un investimento rilevante, va segnalata la buona situazione della Lombardia che a fronte di un investimento complessivo previsto di quasi 24 miliardi registra un fabbisogno pari ad un terzo, diversamente dal Veneto che sconta una carenza di risorse pari ad oltre il 48%, ovvero 7.761 milioni su un valore complessivo stimato di circa 16 miliardi. Situazione simile si riscontra per la Sicilia, mentre leggermente più elevata è la quota relativa alle opere programmate localizzate in Emilia Romagna (51%). Viceversa situazione simile a quella della Lombardia caratterizza la Campania (36% di fabbisogno) su un costo complessivo decisamente più contenuto: meno di 6 miliardi e mezzo. Nonostante la situazione sostanzialmente positiva della Lombardia le regioni del Nord scontano una carenza di risorse pari al 53,4%, mentre nelle regioni del Centro si riscontra un fabbisogno residuo pari al 41,8%. Nel Mezzogiorno, invece, si rileva un deficit delle disponibilità finanziarie pari ad un terzo (33,4%) del totale del valore della spesa.

Dal punto di vista del fabbisogno residuo, lo stato dell'arte rispetto ai tempi di realizzazione del programma riflette il quadro delle disponibilità.

Dalla tabella seguente si rileva come il fabbisogno residuo risulta azzerato per le opere il cui completamento è previsto entro la fine del 2012, mentre resta ancora una quota pari al 3,5% per quelle che dovrebbero essere finite entro il 2013. La quota di fabbisogno sale al 22% per le opere da ultimare nel 2014, mentre scende rispetto a quelle dell'anno successivo.

Come già rilevato nel precedente Rapporto, il fabbisogno residuo risulta pari al 55% per le opere da realizzare oltre il 2015, l'aumento del fabbisogno residuo in relazione allo spostamento in avanti del tempo di realizzazione delle opere è da ricollegare anche al reperimento di ulteriori fonti di finanziamento nel corso del tempo.

Tabella 3.3.19. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 aprile 2011* - Fabbisogno residuo per anno di ultimazione lavori - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Prima del 2009	-	1.239	-
2009	-	1.157	-
2010	-	65	-
2011	3	2.006	0,1%
2012	39	3.278	1,2%
2013	202	5.805	3,5%
2014	1.999	9.016	22,2%
2015	1.041	8.863	11,7%
Oltre 2015	54.931	99.759	55,1%
ND	3.914	5.971	65,6%
TOTALE	62.129	137.159	45,3%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

* I dati non comprendono le opere: "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40; Nuova conca di accesso al porto di Cremona non più prioritaria per la Regione Lombardia (delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007).

3.4 Lo stato di attuazione al 31 Maggio 2011: un'analisi per lotti

Quest'anno l'analisi delle opere deliberate si arricchisce di un approfondimento specifico relativo ad una dimensione di maggiore dettaglio sia rispetto allo stato di attuazione che per quanto riguarda alcuni specifici aspetti dell'iter di realizzazione di un'opera pubblica.

Questa sezione del Rapporto è stata possibile grazie alla realizzazione di un vero e proprio **sistema informativo** e alla **collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici**, attraverso la quale sono stati raccolti dati di dettaglio sullo stato di attuazione delle opere esaminate dal CIPE comunicati dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) ai sensi dell'art. 7, commi 8 e 9, del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163) e aggiornate al **31 Maggio 2011**.

Grazie a questo puntuale lavoro di raccolta informativa è stato possibile conoscere lo stato di attuazione a livello di singoli lotti. La rilevazione ha consentito di individuare **567 lotti**, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, relativi alle 188 opere approvate dal CIPE.

I lotti utili a fini statistici per fare il punto sullo stato di attuazione dell'insieme del Programma deliberato dal CIPE sono 523 e riguardano 174 opere ²⁵.

Tabella 3.4.1. Lotti per livello di attuazione raggiunto

	Numero lotti	Incidenza % su totale generale	Incidenza % su totale A
Progettazione	146	27,9	29,5
In gara	36	6,9	7,3
Con contratto	50	9,6	10,1
In corso	103	19,7	20,8
Conclusi	160	30,6	32,3
Totale A	495	94,6	100,0
Procedimento interrotto	2	0,4	
Contratto rescisso	2	0,4	
Gara non aggiudicata	3	0,6	
Lavori sospesi	6	1,1	
Non disponibile (a)	15	2,9	
Totale B	28	5,4	
TOTALE generale	523	100,0	

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(a) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione

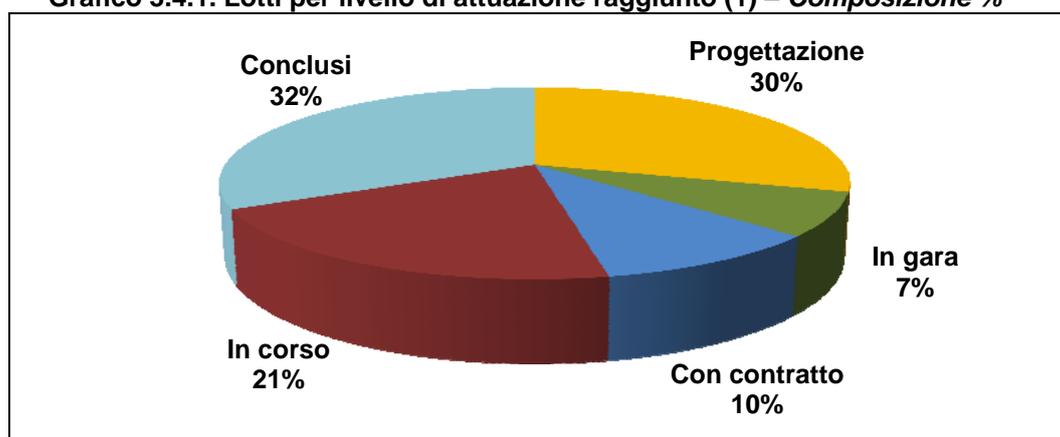
In 15 casi (13 relativi alla scheda 124, Interventi urgenti finalizzati al ripristino degli edifici pubblici nella città e nella provincia de l'Aquila, e 2 alla scheda 184, Piano per l'edilizia penitenziaria) non sono state fornite le informazioni richieste entro i termini stabiliti, mentre in altri 13 casi ci si è trovati di fronte a procedimenti

²⁵ Non sono state considerate a fini statistici le opere identificate con i numeri di scheda 99, 100, 107, 110, 111, 125, 137, 138, 174, 181, 183, per il limitato numero di informazioni utili per fare il punto sullo stato di attuazione, e poi le nuove opere approvate dal CIPE, tra maggio 2010 e aprile 2011, non monitorate dall'AVCP e identificate con il numero di scheda 186, 187 e 188.

interrotti (la metropolitana di Parma e la nuova conca di accesso al porto di Cremona), a contratti rescissi (2 casi), a gare non aggiudicate per motivi di inadeguatezza dell'offerta (3 casi tutti nell'ambito del Quadrilatero) e a lavori sospesi (6 casi).

Dei 495 lotti "attivi" 146 pari al 30% sono ancora in fase di progettazione, 36 in gara e 50 con contratto (insieme rappresentano il 17% del totale), 103 sono in corso (21%) e 160 conclusi (32%).

Grafico 3.4.1. Lotti per livello di attuazione raggiunto (1) – Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Al netto dei lotti relativi a procedimenti interrotti, contratti rescissi, gare non aggiudicate, lavori sospesi e lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

3.4.1. Progettazione interna e progettazione esterna

Considerando l'universo dei lotti "attivi" è possibile conoscere l'incidenza della progettazione esterna rispetto a quella interna alle committenze. In un 9% circa di casi questa informazione non è stata fornita. La progettazione affidata a un soggetto esterno riguarda circa i due terzi dei casi (66,5%), contro un 24,4% di progettazioni interne.

La progettazione esterna riguarda il 100% dei lotti attualmente in fase di studio di fattibilità (2 lotti) ed è ampiamente maggioritaria sia nel caso di progettazione definitiva (105 lotti su 148 totali con livello di progettazione raggiunto conosciuto) che esecutiva (196 lotti su 237 totali). Viceversa la progettazione preliminare risulta gestita internamente, nel 56% dei casi.

Tabella 3.4.2. Lotti per livello di progettazione raggiunto

	Lotti per tipo di servizio			TOTALE
	Interno	Esterno	Non disponibile	
	Valori assoluti			
SdF	0	2	0	2
PP	37	26	3	66
PD	43	105	8	156
PE	41	196	17	254
Non disponibile (a)	0	0	17	17
TOTALE	121	329	45	495
	Composizione % orizzontale			
SdF	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
PP	56,1%	39,4%	4,5%	100,0%
PD	27,6%	67,3%	5,1%	100,0%
PE	16,1%	77,2%	6,7%	100,0%
Non disponibile (a)	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
TOTALE	24,4%	66,5%	9,1%	100,0%
	Composizione % verticale			
SdF	0,0%	0,6%	0,0%	0,4%
PP	30,6%	7,9%	6,7%	13,3%
PD	35,5%	31,9%	17,8%	31,5%
PE	33,9%	59,6%	37,8%	51,3%
Non disponibile (a)	0,0%	0,0%	37,8%	3,4%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(a) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sul livello di progettazione raggiunto

3.4.2. Lotti in fase di progettazione

Rispetto al livello di attuazione raggiunto risultano in fase di progettazione 146 lotti di cui nove privi di informazioni sul tipo di prestazione progettuale. Sul totale oltre la metà (55,5%) risultano in progettazione definitiva e un altro 5,5% ha raggiunto il livello esecutivo. Poco meno di un terzo (31,5%) si trova in fase preliminare.

Tabella 3.4.3. Lotti in fase di progettazione per tipo di prestazione

	Numero lotti	Incidenza % su totale
SdF	2	1,4%
PP	46	31,5%
PD	81	55,5%
PE	8	5,5%
Non disponibile	9	6,2%
TOTALE	146	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

Nel 38,4% dei casi si tratta di opere stradali contro un 27,4% di opere ferroviarie. Se poi aggiungiamo un 6,8% di opere metropolitane, un 2,7% di

opere portuali e poi l'8,9% degli interporti complessivamente gli interventi infrastrutturali per il trasporto rappresentano poco meno dell'85% del totale dei lotti in fase di progettazione.

Tabella 3.4.4. Lotti in fase di progettazione per tipologia di opera

	Numero lotti	Incidenza % su totale
Rete stradale	56	38,4%
Rete ferroviaria	40	27,4%
Ferrovie metropolitane	10	6,8%
Opera aeroportuale	0	0,0%
Opera portuale	4	2,7%
Interporti	13	8,9%
Ponte sullo Stretto di Messina	0	0,0%
Rete idrica	12	8,2%
Comparto energetico	0	0,0%
Telecomunicazioni	0	0,0%
Edilizia scolastica	0	0,0%
Edilizia penitenziaria	0	0,0%
Altra edilizia pubblica	9	6,2%
Altre opere	2	1,4%
Sistema MO.S.E	0	0,0%
TOTALE	146	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

3.4.3. Affidamento dei lavori

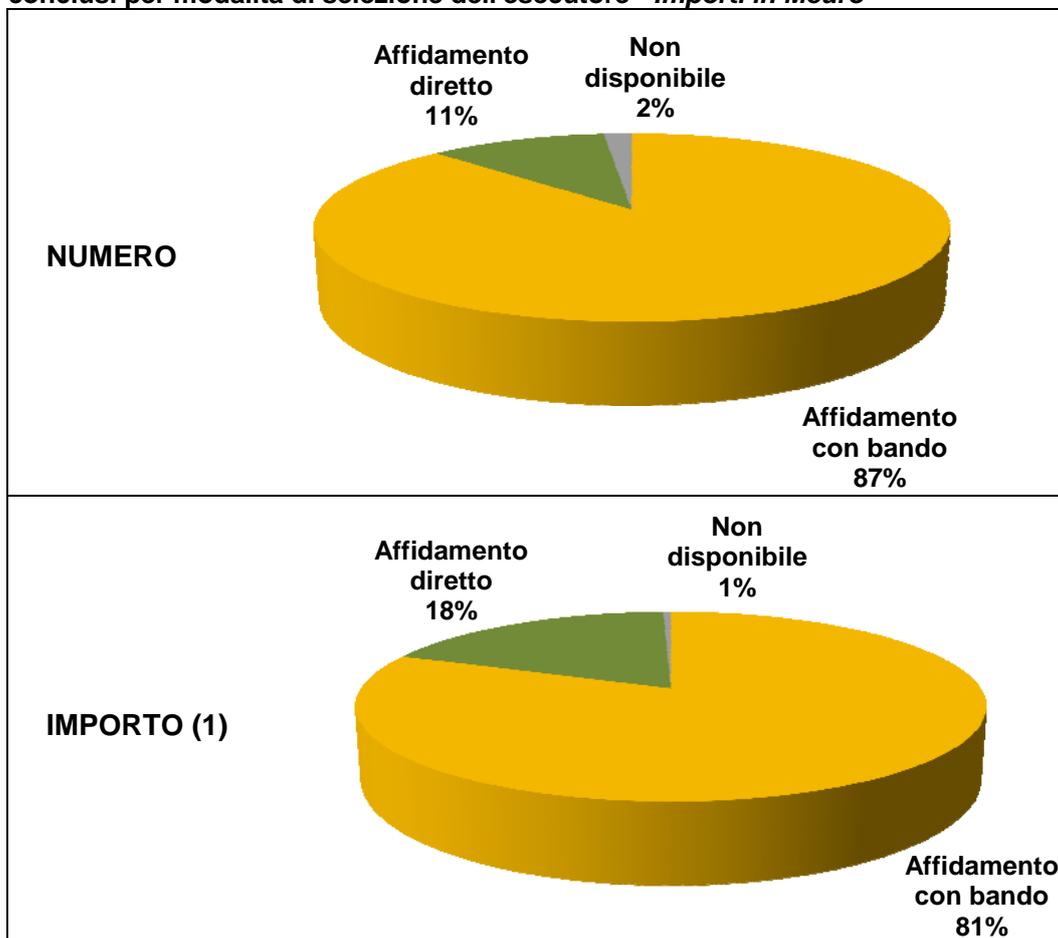
Hanno superato la fase progettuale 349 lotti dell'importo complessivo²⁶ pari a 44.742 milioni di euro.

Sono 36 i lotti per i quali è in atto una procedura di gara, mentre per 50 si è già provveduto alla contrattualizzazione dell'affidamento e in 103 casi i lavori sono in corso. I lotti completati sono, come si è già detto, 160, pari al 46% circa del totale di questo specifico universo post progettazione.

L'87,4% dei lavori è stato affidato mediante bando di gara, mentre per circa l'11% si è fatto ricorso all'affidamento diretto. Meno del 2% dei casi è relativo a lotti per i quali non si dispone di informazioni sulla modalità di affidamento. Se si prendono come riferimento gli importi, si rileva, invece, che l'affidamento diretto incide per il 18,5%.

²⁶ Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Grafico 3.4.2. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per modalità di selezione dell'esecutore - Importi in Meuro



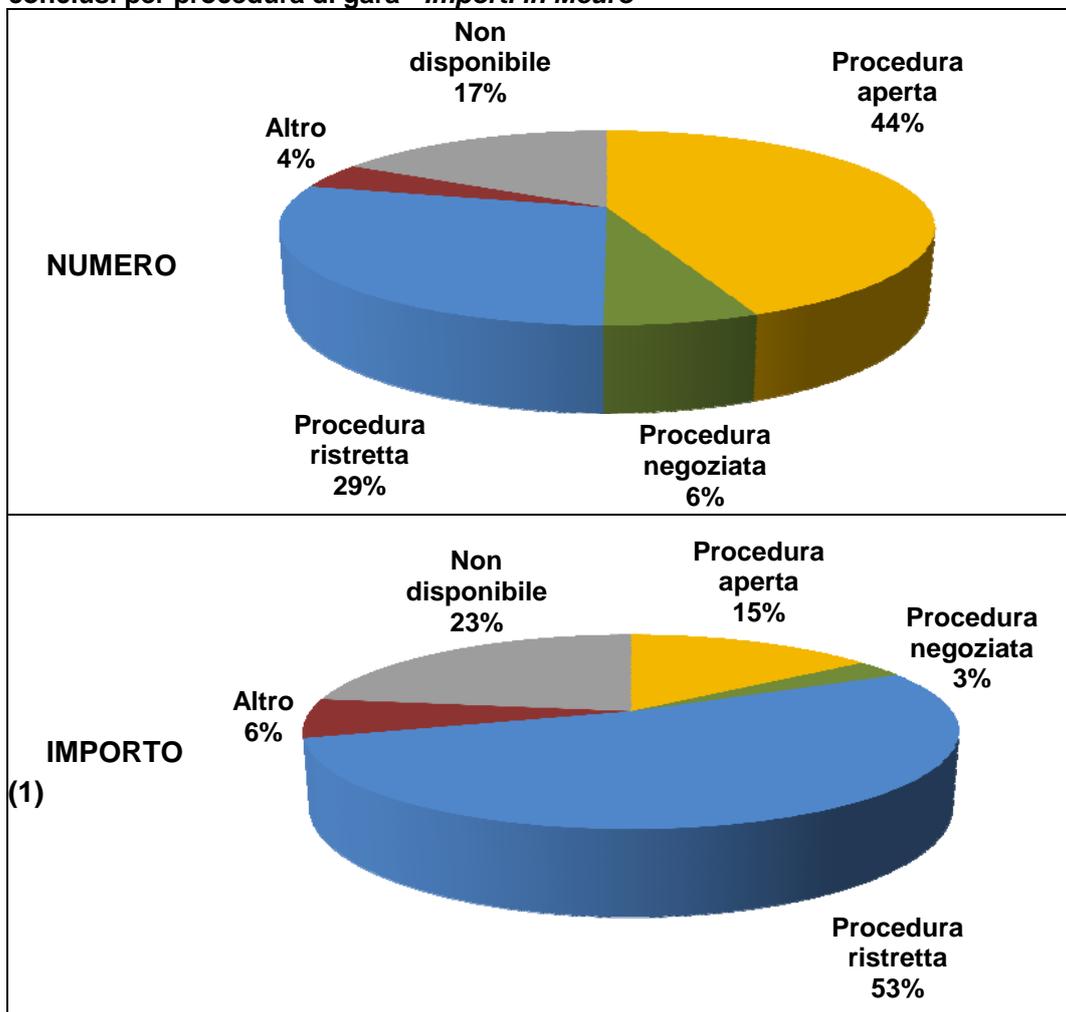
Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara

La procedura aperta costituisce la formula più diffusa e riguarda il 44% dei lotti monitorati.

Una procedura che riguarda prevalentemente interventi di dimensione e di importo "contenuto", tanto che in valore la sua incidenza si attesta intorno al 15%. Situazione totalmente ribaltata invece per quanto riguarda la procedura ristretta che riguarda il 29% dei lotti, ma attiene al 53% degli importi. Marginale risulta il ricorso alla procedura negoziata pari al 6,3% dei casi (un 12,6% se ci si riferisce ai soli lavori in corso). Da segnalare come il 17% dei casi (23% in valore) è relativo a lotti per i quali non si dispone di informazioni sulla procedura di gara.

Grafico 3.4.3. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per procedura di gara - Importi in Meuro



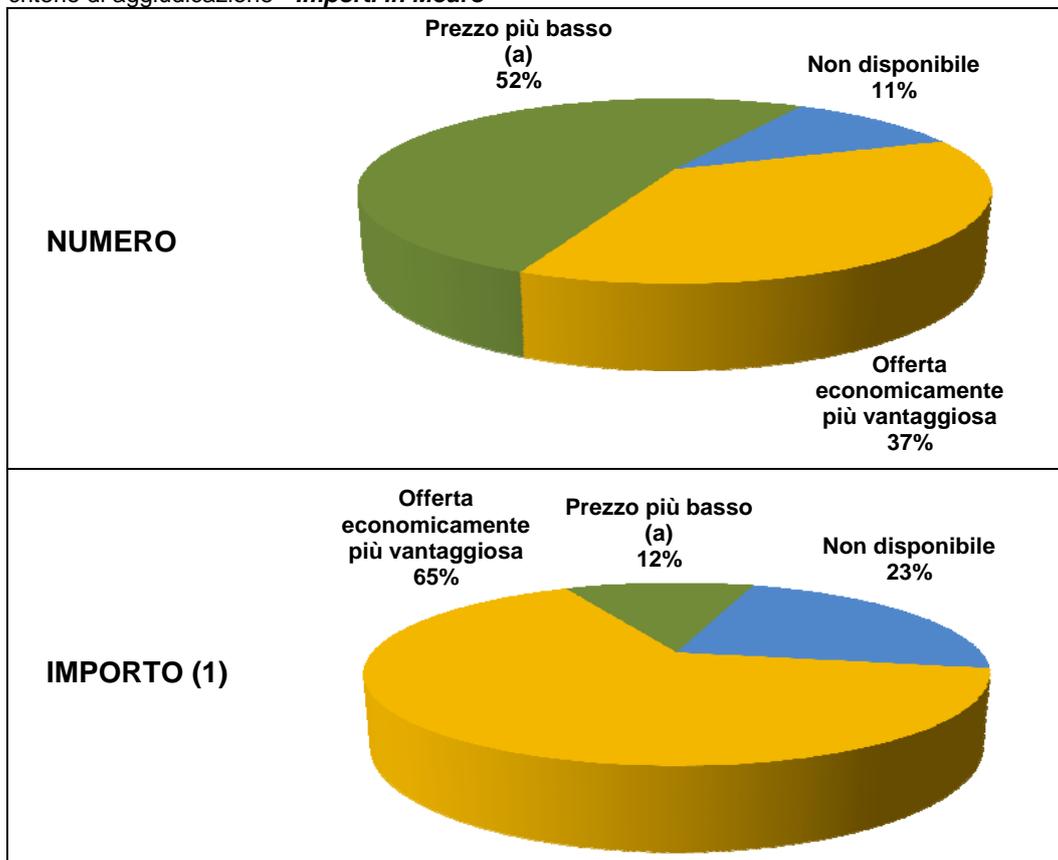
Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Particolarmente interessante risulta la segmentazione per criterio di aggiudicazione che nel 37% dei casi ha riguardato l'offerta economicamente più vantaggiosa, contro un 52% del prezzo più basso. Per l'11% dei casi, pari a 39 lotti, non si dispone di informazioni sul criterio di aggiudicazione.

Se si guarda agli importi l'incidenza dell'offerta più vantaggiosa è di gran lunga maggioritaria, sfiorando il 65% del totale.

Grafico 3.4.4. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per criterio di aggiudicazione - *Importi in Meuro*



Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

a) Compresa le aggiudicazioni al prezzo più basso determinato mediante: massimo ribasso sull'elenco prezzi o sull'importo dei lavori (art. 118 del D.P.R. n. 207 del 2010 recante il Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice dei contratti pubblici); offerta a prezzi unitari (art. 119 del medesimo Regolamento).

Confrontando l'impatto a seconda del livello di attuazione raggiunto è possibile rilevare come progressivamente si vada ridimensionando il ricorso al criterio del prezzo più basso a favore dell'offerta più vantaggiosa. Nel caso dei lavori conclusi infatti il primo criterio rappresenta il 77%, mentre tra i lotti contrattualizzati solo il 14% e tra i lavori in corso meno del 42%.

Tabella 3.4.5. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per modalità di selezione dell'esecutore - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)
Affidamento con bando	36	7.828	37	11.430	90	13.361	142	3.652	305	36.272
Affidamento diretto	0	0	13	1.567	9	6.465	16	226	38	8.258
Non disponibile	0	0	0	0	4	212	2	0	6	212
Totale	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742
					Valori assoluti					
Affidamento con bando	11,8%	21,6%	12,1%	31,5%	29,5%	36,8%	46,6%	10,1%	100,0%	100,0%
Affidamento diretto	0,0%	0,0%	34,2%	19,0%	23,7%	78,3%	42,1%	2,7%	100,0%	100,0%
Non disponibile	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	100,0%	33,3%	0,0%	100,0%	100,0%
Totale	10,3%	17,5%	14,3%	29,1%	29,5%	44,8%	45,8%	8,7%	100,0%	100,0%
					Composizione % orizzontale					
Affidamento con bando	100,0%	100,0%	74,0%	87,9%	87,4%	66,7%	88,8%	94,2%	87,4%	81,1%
Affidamento diretto	0,0%	0,0%	26,0%	12,1%	8,7%	32,3%	10,0%	5,8%	10,9%	18,5%
Non disponibile	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	1,1%	1,3%	0,0%	1,7%	0,5%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
					Composizione % verticale					

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara

Tabella 3.4.6. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per procedura di gara - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)
Procedura aperta	13	694	8	2.084	37	2.413	95	1.543	153	6.733
Procedura negoziata	1	11	1	4	13	1.210	7	107	22	1.332
Procedura ristretta	14	5.366	25	9.339	34	7.479	27	1.344	100	23.528
Altro	0	0	0	0	4	2.251	11	659	15	2.910
Non disponibile	8	1.756	16	1.571	15	6.685	20	226	59	10.238
Totale	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742
					Valori assoluti					
					Composizione % orizzontale					
Procedura aperta	8,5%	10,3%	5,2%	30,9%	24,2%	35,8%	62,1%	22,9%	100,0%	100,0%
Procedura negoziata	4,5%	0,8%	4,5%	0,3%	59,1%	90,8%	31,8%	8,0%	100,0%	100,0%
Procedura ristretta	14,0%	22,8%	25,0%	39,7%	34,0%	31,8%	27,0%	5,7%	100,0%	100,0%
Altro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,7%	77,4%	73,3%	22,6%	100,0%	100,0%
Non disponibile	13,6%	17,1%	27,1%	15,3%	25,4%	65,3%	33,9%	2,2%	100,0%	100,0%
Totale	10,3%	17,5%	14,3%	29,1%	29,5%	44,8%	45,8%	8,7%	100,0%	100,0%
					Composizione % verticale					
Procedura aperta	36,1%	8,9%	16,0%	16,0%	35,9%	12,0%	59,4%	39,8%	43,8%	15,0%
Procedura negoziata	2,8%	0,1%	2,0%	0,0%	12,6%	6,0%	4,4%	2,8%	6,3%	3,0%
Procedura ristretta	38,9%	68,6%	50,0%	71,8%	33,0%	37,3%	16,9%	34,6%	28,7%	52,6%
Altro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	11,2%	6,9%	17,0%	4,3%	6,5%
Non disponibile	22,2%	22,4%	32,0%	12,1%	14,6%	33,4%	12,5%	5,8%	16,9%	22,9%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara

Tabella 3.4.7. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per criterio di aggiudicazione - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)	Numero lotti	Importo (1)
Offerta economicamente più vantaggiosa	18	5.497	34	11.422	53	10.762	24	1.367	129	29.048
Prezzo più basso (a)	8	401	7	11	43	2.790	123	2.308	181	5.509
Non disponibile	10	1.929	9	1.565	7	6.486	13	204	39	10.184
Totale	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742
					Valori assoluti					
					Composizione % orizzontale					
Offerta economicamente più vantaggiosa	14,0%	18,9%	26,4%	39,3%	41,1%	37,0%	18,6%	4,7%	100,0%	100,0%
Prezzo più basso (a)	4,4%	7,3%	3,9%	0,2%	23,8%	50,6%	68,0%	41,9%	100,0%	100,0%
Non disponibile	25,6%	18,9%	23,1%	15,4%	17,9%	63,7%	33,3%	2,0%	100,0%	100,0%
Totale	10,3%	17,5%	14,3%	29,1%	29,5%	44,8%	45,8%	8,7%	100,0%	100,0%
					Composizione % verticale					
Offerta economicamente più vantaggiosa	50,0%	70,2%	68,0%	87,9%	51,5%	53,7%	15,0%	35,2%	37,0%	64,9%
Prezzo più basso (a)	22,2%	5,1%	14,0%	0,1%	41,7%	13,9%	76,9%	59,5%	51,9%	12,3%
Non disponibile	27,8%	24,6%	18,0%	12,0%	6,8%	32,4%	8,1%	5,3%	11,2%	22,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

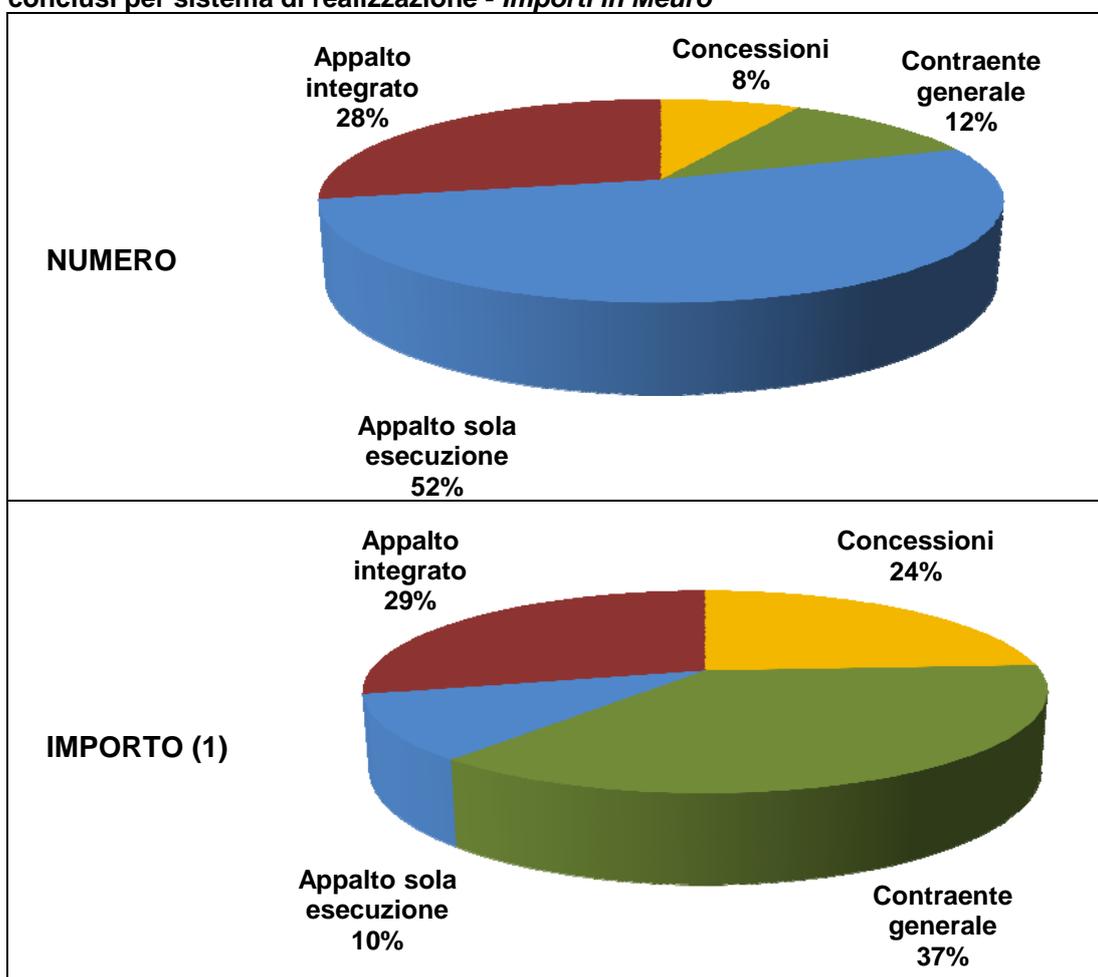
(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara

(a) Compresse le aggiudicazioni al prezzo più basso determinato mediante: massimo ribasso sull'elenco prezzi o sull'importo dei lavori (art. 118 del D.P.R. n. 207 del 2010 recante il Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice dei contratti pubblici); offerta a prezzi unitari (art. 119 del medesimo Regolamento).

Per l'affidamento del 52% dei lotti monitorati si è fatto ricorso al sistema dell'appalto di sola esecuzione, ma ha riguardato solo il 10% degli importi. Questo sistema riguarda in larga misura lavori di importo contenuto oggi conclusi: 138 lotti su 160 totali (l'86%) e 2,7 miliardi su 3,9 totali (69%). Si tratta di percentuali decisamente superiori a quelle relative ai lavori attualmente in corso dove l'appalto di sola esecuzione incide soltanto per il 29% (5,8% in valore).

Il sistema dell'appalto integrato è stato scelto nel 28% dei lotti esaminati, per il 29% degli importi, e risulta il sistema più rappresentato tra i lavori in corso, con percentuali superiori al 50% per numero e al 42% per importo.

Grafico 3.4.5. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per sistema di realizzazione - Importi in Meuro



Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara

Da segnalare la rilevanza del sistema del contraente generale tra i lavori in corso o contrattualizzati in attesa di avvio dei lavori. Complessivamente lo strumento del contraente generale è stato scelto per l'affidamento di 40 lotti (il 12% dei lotti

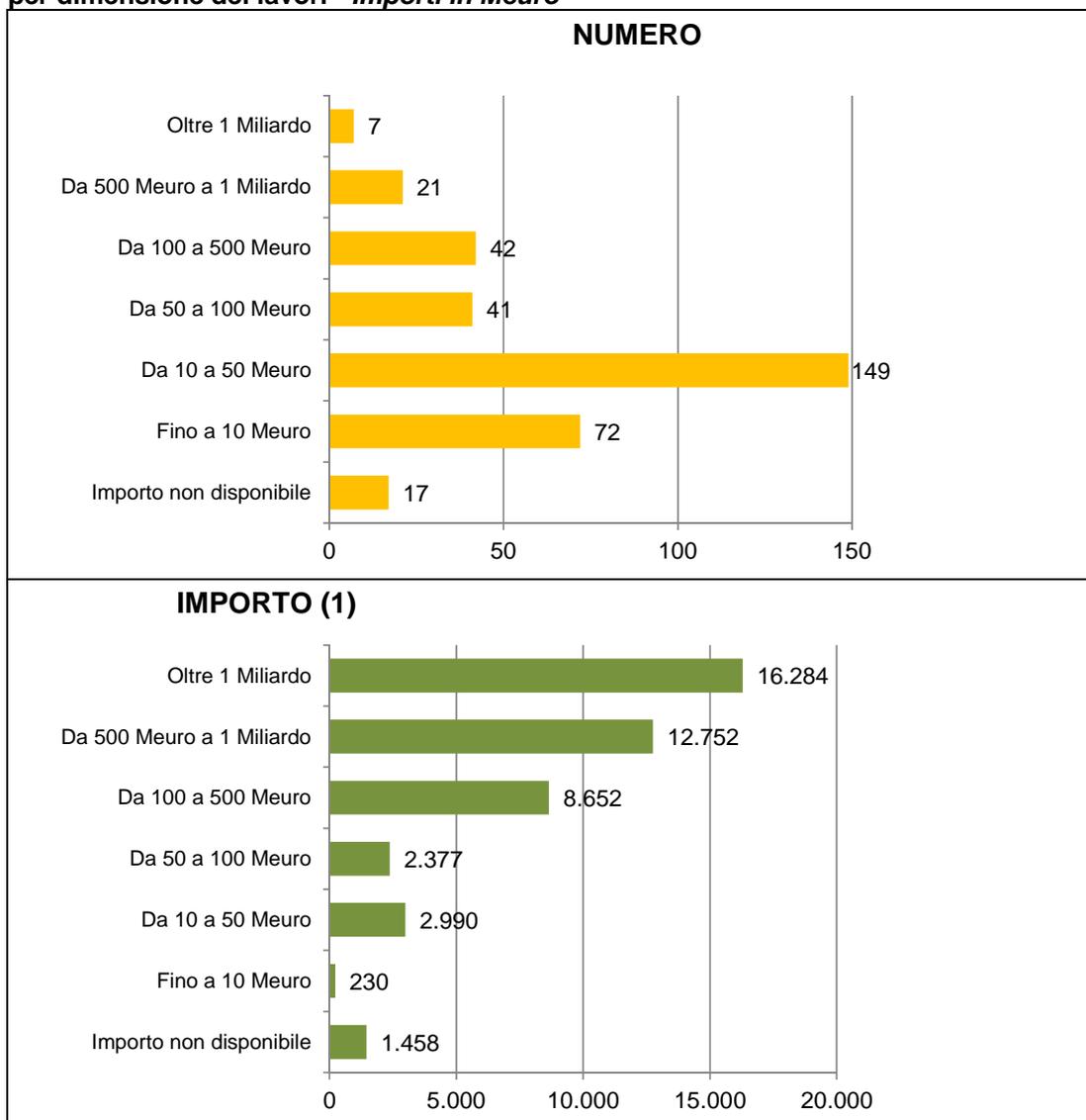
monitorati) dell'importo complessivo di 16 miliardi 495 milioni (il 37%). Tra i lotti già in esercizio solo un 2% circa è stato realizzato con questo sistema, anche se va rilevato come la sua incidenza sul piano degli importi è stata pari a un quarto del totale (24,5%). Viceversa rappresenta il 15,5% dei lavori in corso, pari al 35% sul totale del valore di questo segmento, e il 40% dei 50 lotti attualmente solo contrattualizzati (59% del valore).

Più limitato il ricorso alle concessioni che, tra concessioni di costruzione e gestione di iniziativa privata (finanza di progetto a gara unica e a doppia gara ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006) e pubblica (ex art. 143) e concessioni di servizi (ex art. 30), rappresentano quote dell'8%, per numero e del 24% per importo. In particolare le concessioni riguardano il 30% dei lotti in gara (compresa la prima fase del PF a doppia gara), per il 38% degli importi, e il 26% di quelli con contratto (34% del valore). Non raggiungono il 4% tra i lavori in corso (17% come importi) e risultano del tutto assenti tra i lavori conclusi.

La fascia dimensionale più consistente dei 349 lotti considerati riguarda importi tra 10 e i 50 milioni (42,7%), seguiti dalla fascia minima al di sotto dei 10 milioni (20,6%). Questi lavori rappresentano soltanto il 7,2% del valore complessivo. Se, però consideriamo solo i lotti completati la percentuale cresce al 47,6% (ben il 73% come numero) ovvero circa la metà del valore di questi interventi. Questa fascia dimensionale di lavori rappresentano il 55,3% tra quelli in corso corrispondenti al 4,4% del totale delle risorse. Tra i lotti contrattualizzati e in gara le opere minori sotto i 50 milioni rappresentano poco più di un terzo (36%), ma meno del 3% del valore.

Più ci si allontana dai lavori completati, andando a ritroso nello stato di attuazione, più cresce la dimensione media delle opere. Tra i lotti in gara le fasce sopra i 100 milioni rappresentano il 41,7% per il 90,6% del valore. Tra i contrattualizzati l'incidenza è del 36% e dell'84,5%. La percentuale scende al 31% tra i lavori in corso e al 3% tra i completati, con un'incidenza in valore rispetto agli importi dei primi del 92% e soltanto del 31% tra i secondi.

Grafico 3.4.6. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per dimensione dei lavori - Importi in Meuro



Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

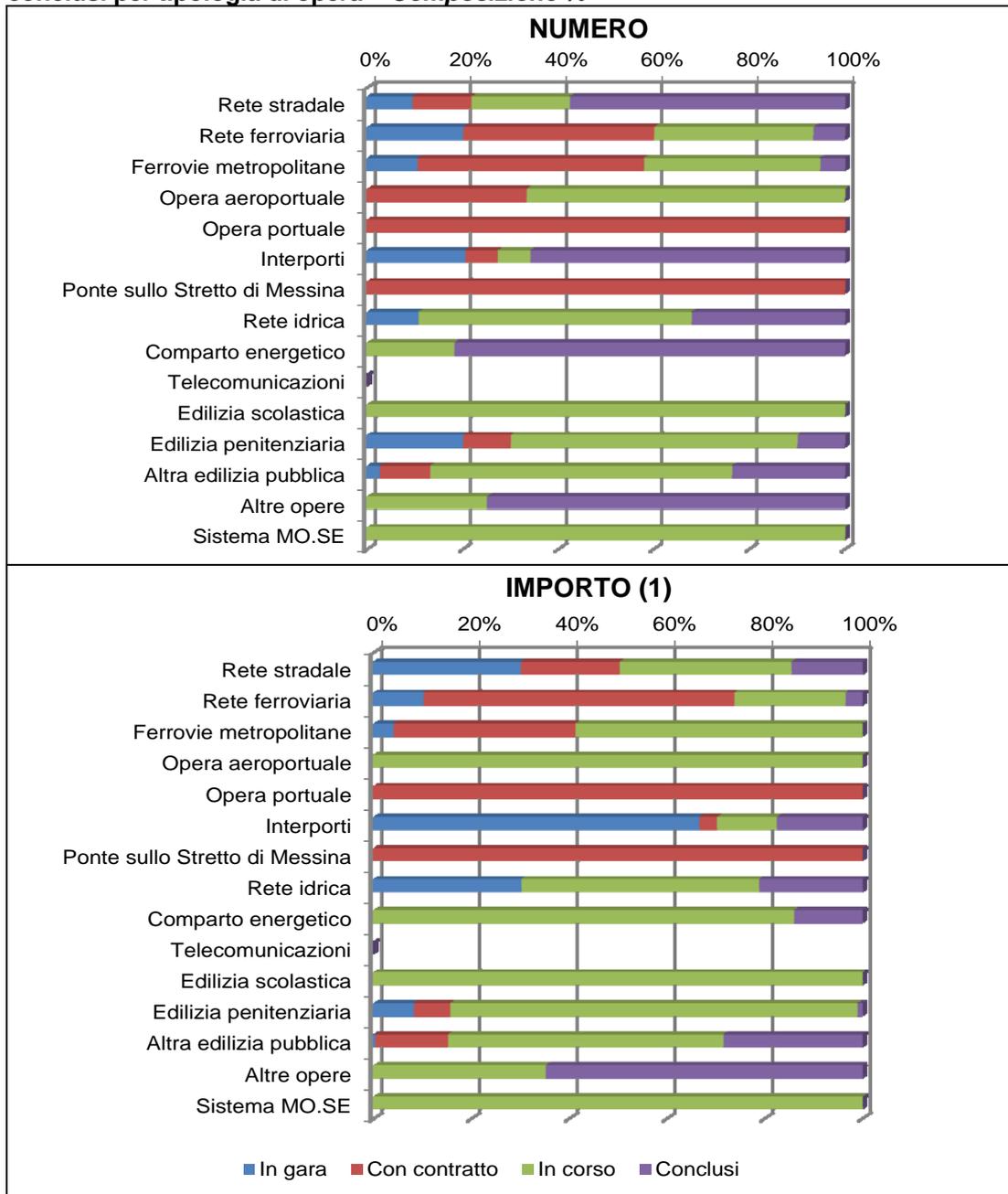
(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Poco meno della metà, circa il 49% dei 349 lotti riguarda opere stradali, a cui corrisponde una spesa pari al 50,5% dei quasi 45 miliardi. Come numero le altre due categorie di opere di un certo peso sono quelle interportuali (13%) e di altra edilizia pubblica (11% circa). Rispetto al valore complessivo degli importi rilevati le metropolitane “pesano” per circa il 17%, seguite dal Ponte sullo Stretto (9%) e dalle opere ferroviarie con un 5%.

Fatto 100 il totale dei lotti stradali il 58% (98 su 170 totali) risulta completato. Un risultato migliore si registra soltanto tra gli interventi del comparto energetico, 9 su 11 (82%) e tra gli interporti con 29 su 44 interventi (66% circa). Sia il Mo.S.E. che

l'edilizia scolastica, ovvero la nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma, sono interamente in corso. Due lotti relativi ad opere aeroportuali su tre sono in corso e una è contrattualizzata. Dei 28 lotti relativi alle reti idriche il 57% è in corso e un altro 32% è stato completato.

Grafico 3.4.7. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per tipologia di opera – Composizione %

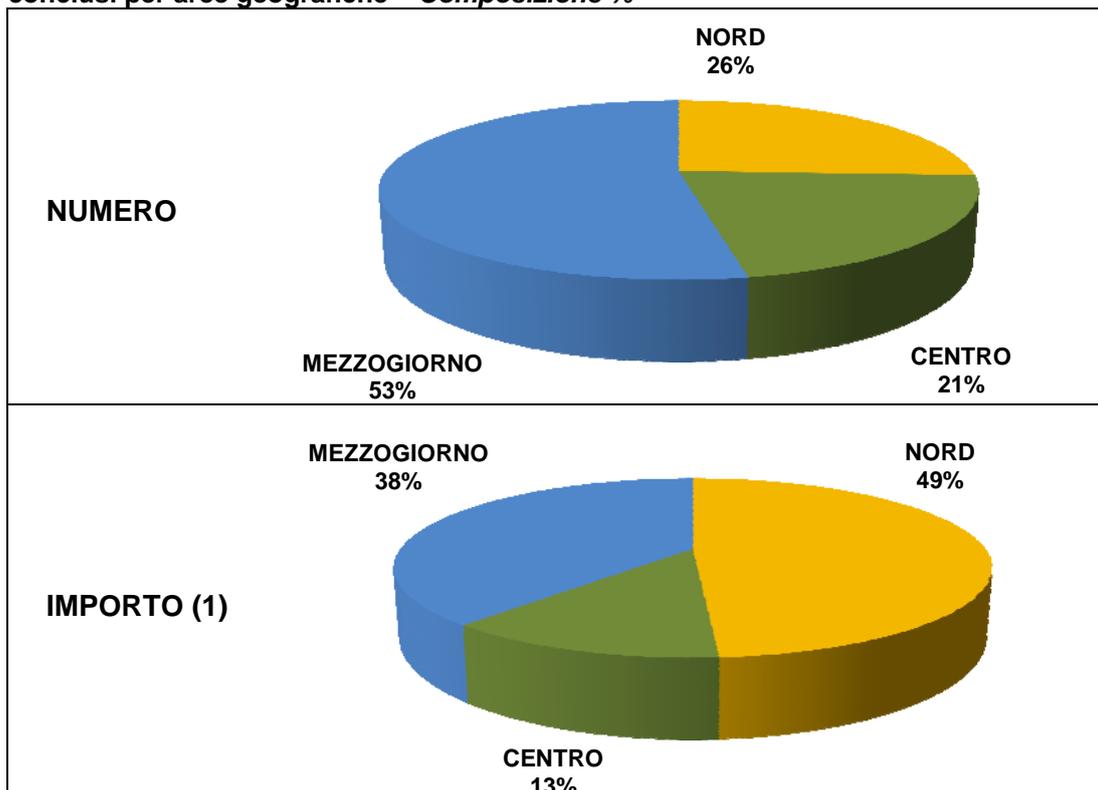


Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Il 53% dei lotti monitorati, ovvero 185 lotti su 349 totali, riguarda lavori da realizzare nelle otto regioni del Mezzogiorno. Alle otto regioni del Nord spetta invece il 49% degli importi, 21 miliardi 865 milioni su un valore complessivo di 44 miliardi 742 milioni.

Grafico 3.4.8. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per aree geografiche – Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara

La ripartizione regionale premia la Sicilia con 62 lotti su 349 (18%). Di questi 50 risultano completati, ovvero i 47 lotti di completamento dell'Autostrada Palermo-Messina, il nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa, l'area di sosta del polo logistico di Catania e i lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio.

Seguono il Lazio, con 41 lotti di cui 17 relativi a lavori conclusi, la Campania, con 39 di cui 25 terminati, la Lombardia e la Calabria con 32. In queste due regioni i lotti in esercizio sono decisamente di meno, rispettivamente 9 e 14.

La Lombardia con circa 11 miliardi è la regione dove si concentra la quota più elevata della spesa prevista, seguita dal Veneto con quasi 9 miliardi e dalla Sicilia con oltre 7 miliardi. Circa la metà del valore totale dell'importo (44,7 miliardi di euro) riguarda lavori in corso (20 miliardi di euro), percentuale che si riduce al 35% in Lombardia ma sale oltre il 70% nel Veneto. Quote minime (meno del 10%) invece

riguardano la Sicilia e il Piemonte, che registrano però una percentuale elevata in valore dei lavori già in esercizio, rispettivamente del 18% e 21%.

Tabella 3.4.8. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per sistema di realizzazione - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	N. lotti	Importo (1)	N. lotti	Importo (1)	N. lotti	Importo (1)	N. lotti	Importo (1)	N. lotti	Importo (1)
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a gara unica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II	1	683	6	2.582	3	2.063	0	0	10	5.328
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase I	4	1.757	0	0	0	0	0	0	4	1.757
Contraente generale	1	864	20	7.679	16	7.000	3	952	40	16.495
Concessione ex art. 143 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.	4	536	7	1.806	1	1.339	0	0	12	3.681
Concessione di servizi (ex art. 30 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)	2	23	0	0	0	0	0	0	2	23
Appalto sola esecuzione	10	689	3	85	30	1.165	138	2.671	181	4.610
Appalto integrato	14	3.275	14	846	53	8.471	16	256	97	12.847
Non disponibile	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0
Totale	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742
			Composizione % orizzontale							
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a gara unica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II	10,0%	12,8%	60,0%	48,5%	30,0%	38,7%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase I	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Contraente generale	2,5%	5,2%	50,0%	46,6%	40,0%	42,4%	0,0%	5,8%	100,0%	100,0%
Concessione ex art. 143 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.	33,3%	14,6%	58,3%	49,1%	8,3%	36,4%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Concessione di servizi (ex art. 30 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Appalto sola esecuzione	5,5%	14,9%	1,7%	1,9%	16,6%	25,3%	76,2%	57,9%	100,0%	100,0%
Appalto integrato	14,4%	25,5%	14,4%	6,6%	54,6%	65,9%	16,5%	2,0%	100,0%	100,0%
Non disponibile	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Totale	10,3%	17,5%	14,3%	29,1%	29,5%	44,8%	45,8%	8,7%	100,0%	100,0%
			Composizione % verticale							
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a gara unica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II	2,8%	8,7%	12,0%	19,9%	2,9%	10,3%	0,0%	0,0%	2,9%	11,9%
Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase I	11,1%	22,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	3,9%
Contraente generale	2,8%	11,0%	40,0%	59,1%	15,5%	34,9%	1,9%	24,5%	11,5%	36,9%
Concessione ex art. 143 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.	11,1%	6,8%	14,0%	13,9%	1,0%	6,7%	0,0%	0,0%	3,4%	8,2%
Concessione di servizi (ex art. 30 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)	5,6%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,1%
Appalto sola esecuzione	27,8%	8,8%	6,0%	0,7%	29,1%	5,8%	86,3%	68,9%	51,9%	10,3%
Appalto integrato	38,9%	41,8%	28,0%	6,5%	51,5%	42,3%	10,0%	6,6%	27,8%	28,7%
Non disponibile	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,9%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Tabella 3.4.9. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per dimensione dei lavori - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)
Fino a 10 Meuro	3	12	6	28	17	79	46	110	72	230
Da 10 a 50 Meuro	10	190	12	256	40	807	87	1.737	149	2.990
Da 50 a 100 Meuro	7	532	5	273	14	747	15	825	41	2.377
Da 100 a 500 Meuro	11	2.435	10	1.810	18	4.119	3	287	42	8.652
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	3	2.359	5	2.856	11	6.618	2	919	21	12.752
Oltre 1 Miliardo	1	2.300	3	6.316	3	7.667	0	0	7	16.284
Importo non disponibile	1	0	9	1.458	0	0	7	0	17	1.458
Totale	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742
					Valori assoluti					
Fino a 10 Meuro	4,2%	5,2%	8,3%	12,3%	Composizione % orizzontale					
Da 10 a 50 Meuro	6,7%	6,4%	8,1%	8,6%	23,6%	34,5%	63,9%	48,0%	100,0%	100,0%
Da 50 a 100 Meuro	17,1%	22,4%	12,2%	11,5%	26,8%	27,0%	58,4%	58,1%	100,0%	100,0%
Da 100 a 500 Meuro	26,2%	28,1%	23,8%	20,9%	34,1%	31,4%	36,6%	34,7%	100,0%	100,0%
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	14,3%	18,5%	23,8%	22,4%	42,9%	47,6%	7,1%	3,3%	100,0%	100,0%
Oltre 1 Miliardo	14,3%	14,1%	42,9%	38,8%	52,4%	51,9%	9,5%	7,2%	100,0%	100,0%
Importo non disponibile	5,9%	0,0%	52,9%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Totale	10,3%	17,5%	14,3%	29,1%	29,5%	44,8%	45,8%	8,7%	100,0%	100,0%
					Composizione % verticale					
Fino a 10 Meuro	8,3%	0,2%	12,0%	0,2%	16,5%	0,4%	28,8%	2,8%	20,6%	0,5%
Da 10 a 50 Meuro	27,8%	2,4%	24,0%	2,0%	38,8%	4,0%	54,4%	44,8%	42,7%	6,7%
Da 50 a 100 Meuro	19,4%	6,8%	10,0%	2,1%	13,6%	3,7%	9,4%	21,3%	11,7%	5,3%
Da 100 a 500 Meuro	30,6%	31,1%	20,0%	13,9%	17,5%	20,6%	1,9%	7,4%	12,0%	19,3%
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	8,3%	30,1%	10,0%	22,0%	10,7%	33,0%	1,3%	23,7%	6,0%	28,5%
Oltre 1 Miliardo	2,8%	29,4%	6,0%	48,6%	2,9%	38,3%	0,0%	0,0%	2,0%	36,4%
Importo non disponibile	2,8%	0,0%	18,0%	11,2%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%	4,9%	3,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Tabella 3.4.10.a. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per tipologia di opera - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)
Rete stradale	16	6.778	21	4.583	35	7.938	98	3.282	170	22.581
Rete ferroviaria	3	233	6	1.458	5	522	1	79	15	2.291
Ferrovie metropolitane	2	302	9	2.794	7	4.413	1	0	19	7.509
Opera aeroportuale	0	0	1	0	2	65	0	0	3	65
Opera portuale	0	0	4	145	0	0	0	0	4	145
Interporti	9	283	3	15	3	52	29	75	44	425
Ponte sullo Stretto di Messina	0	0	1	3.880	0	0	0	0	1	3.880
Rete idrica	3	206	0	0	16	333	9	145	28	683
Comparto energetico	0	0	0	0	2	565	9	92	11	656
Telecomunicazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Edilizia scolastica	0	0	0	0	1	23	0	0	1	23
Edilizia penitenziaria	2	24	1	22	6	247	1	3	10	297
Altra edilizia pubblica	1	2	4	101	24	381	9	193	38	677
Altre opere	0	0	0	0	1	6	3	10	4	16
Sistema MO.SE	0	0	0	0	1	5.493	0	0	1	5.493
Totale	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Tabella 3.4.10.b. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per tipologia di opera – Composizione %

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)
Rete stradale	9,4%	30,0%	12,4%	20,3%	20,6%	35,2%	57,6%	14,5%	100,0%	100,0%
Rete ferroviaria	20,0%	10,2%	40,0%	63,6%	33,3%	22,8%	6,7%	3,4%	100,0%	100,0%
Ferrovie metropolitane	10,5%	4,0%	47,4%	37,2%	36,8%	58,8%	5,3%	0,0%	100,0%	100,0%
Opera aeroportuale	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	66,7%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Opera portuale	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Interporti	20,5%	66,6%	6,8%	3,6%	6,8%	12,2%	65,9%	17,6%	100,0%	100,0%
Ponte sullo Stretto di Messina	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Rete idrica	10,7%	30,1%	0,0%	0,0%	57,1%	48,7%	32,1%	21,2%	100,0%	100,0%
Comparto energetico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,2%	86,0%	81,8%	14,0%	100,0%	100,0%
Telecomunicazioni	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Edilizia scolastica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Edilizia penitenziaria	20,0%	8,1%	10,0%	7,5%	60,0%	83,4%	10,0%	1,0%	100,0%	100,0%
Altra edilizia pubblica	2,6%	0,2%	10,5%	15,0%	63,2%	56,3%	23,7%	28,5%	100,0%	100,0%
Altre opere	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	35,1%	75,0%	64,9%	100,0%	100,0%
Sistema MO.SE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Totale	10,3%	17,5%	14,3%	29,1%	29,5%	44,8%	45,8%	8,7%	100,0%	100,0%
					Composizione % verticale					
Rete stradale	44,4%	86,6%	42,0%	35,3%	34,0%	39,6%	61,3%	84,6%	48,7%	50,5%
Rete ferroviaria	8,3%	3,0%	12,0%	11,2%	4,9%	2,6%	0,6%	2,0%	4,3%	5,1%
Ferrovie metropolitane	5,6%	3,9%	18,0%	21,5%	6,8%	22,0%	0,6%	0,0%	5,4%	16,8%
Opera aeroportuale	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	1,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,9%	0,1%
Opera portuale	0,0%	0,0%	8,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,3%
Interporti	25,0%	3,6%	6,0%	0,1%	2,9%	0,3%	18,1%	1,9%	12,6%	1,0%
Ponte sullo Stretto di Messina	0,0%	0,0%	2,0%	29,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	8,7%
Rete idrica	8,3%	2,6%	0,0%	0,0%	15,5%	1,7%	5,6%	3,7%	8,0%	1,5%
Comparto energetico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	2,8%	5,6%	2,4%	3,2%	1,5%
Telecomunicazioni	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Edilizia scolastica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%
Edilizia penitenziaria	5,6%	0,3%	2,0%	0,2%	5,8%	1,2%	0,6%	0,1%	2,9%	0,7%
Altra edilizia pubblica	2,8%	0,0%	8,0%	0,8%	23,3%	1,9%	5,6%	5,0%	10,9%	1,5%
Altre opere	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	1,9%	0,3%	1,1%	0,0%
Sistema MO.SE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	27,4%	0,0%	0,0%	0,3%	12,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

Tabella 3.4.11. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in gara, con contratto, in corso e conclusi per ambito territoriale - Importi in Meuro

	In gara		Con contratto		In corso		Conclusi		Totale	
	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)	N° lotti	Importo (1)
Piemonte	2	194	2	95	1	31	22	89	27	408
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lombardia	5	2.735	6	4.038	12	3.853	9	350	32	10.976
Liguria	0	0	5	249	3	362	0	0	8	611
Trentino Alto Adige	0	0	0	0	0	0	1	79	1	79
Veneto	2	822	3	1.779	5	6.099	0	0	10	8.701
Friuli Venezia Giulia	2	236	1	300	1	99	0	0	4	634
Emilia Romagna	3	329	1	31	3	92	1	3	8	455
Toscana	1	0	2	176	2	47	4	14	9	237
Umbria	5	161	9	355	6	1.406	1	33	21	1.955
Marche	3	532	0	0	0	0	0	0	3	532
Lazio	1	13	6	1.058	17	1.431	17	416	41	2.918
Abruzzo	0	0	0	0	7	30	4	28	11	58
Molise	1	54	0	0	2	74	0	0	3	128
Campania	2	597	5	110	7	1.532	25	944	39	3.182
Puglia	3	364	4	145	5	122	1	23	13	654
Basilicata	0	0	1	37	4	1.035	8	53	13	1.126
Calabria	4	1.052	1	0	13	2.431	14	470	32	3.952
Sicilia	2	739	4	4.624	6	564	50	1.282	62	7.209
Sardegna	0	0	0	0	9	831	3	95	12	926
TOTALE	36	7.828	50	12.998	103	20.038	160	3.878	349	44.742
CENTRO NORD	24	5.022	35	8.082	50	13.419	55	984	164	27.506
MEZZOGIORNO	12	2.806	15	4.916	53	6.619	105	2.895	185	17.236

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione per i lotti conclusi, in corso e con contratto; importo complessivo di gara per i lotti in gara.

3.4.4. I ribassi di gara

Sono 313 i lotti che hanno superato la fase di gara e dispongono di un contratto. Complessivamente si tratta di lavori per 36 miliardi e 914 milioni. Circa il 49% sono lotti per la realizzazione di strade e autostrade per i quali è prevista una spesa di 15 miliardi 803 milioni, il 43% dei quasi 37 miliardi di valore complessivo di questo specifico universo di lavori. Sui 266 lotti per i quali è stata fornita la percentuale del ribasso d'asta, 140 fanno riferimento a questa specifica tipologia di opere e mediamente sono stati aggiudicati con un ribasso di 24,9 punti percentuali. E' il valore più elevato tra tutte le tipologie di opere monitorate. Al secondo posto troviamo i 25 lotti della rete idrica con un ribasso medio del 23,8% e al terzo posto gli altrettanti interventi relativi agli interporti, con un ribasso del 21,1%. Mediamente le aggiudicazioni sono avvenute con un ribasso del 21,3%.

Se si escludono i quattro lotti della Piastra Logistica di Taranto, il Ponte di Messina e la Scuola Europea di Parma, tutti aggiudicati o senza ribasso o con un ribasso inferiore all'1%, la tipologia che ha registrato il minor ribasso medio è quella delle ferrovie metropolitane con il 9,5%.

Tabella 3.4.12. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti con contratto, in corso e conclusi per tipologia di opere e % di ribasso offerto

	N° totale lotti	Importo (1) (Meuro)	N° lotti con ribasso segnalato	% di ribasso
Rete stradale	154	15.803	140	24,9
Rete ferroviaria	12	2.058	5	13,5
Ferrovie metropolitane	17	7.207	11	9,5
Opera aeroportuale	3	65	-	-
Opera portuale	4	145	4	0,0
Interporti	35	142	25	21,1
Ponte sullo Stretto di Messina	1	3.880	1	0,1
Rete idrica	25	477	25	23,8
Comparto energetico	11	656	5	15,7
Telecomunicazioni	-	-	-	-
Edilizia scolastica	1	23	1	0,7
Edilizia penitenziaria	8	273	8	14,5
Altra edilizia pubblica	37	675	37	15,1
Altre opere	4	16	4	35,0
Sistema MO.SE	1	5.493	-	-
Totale	313	36.914	266	21,3

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione

Rispetto alla dimensione dei lavori il ribasso più alto si riscontra nella fascia con il numero di lotti maggiore (129 con ribasso segnalato), quella tra i 10 e i 50 milioni, con il 24,6%, seguita dai lavori di importo compreso tra 100 e 500 milioni, con il 21%. Il ribasso minore va imputato alle maxi opere di oltre un miliardo con l'8,3%.

Tabella 3.4.13. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti con contratto, in corso e conclusi per dimensione dei lavori e % di ribasso offerto

	N° totale lotti	Importo (1) (Meuro)	N° lotti con ribasso segnalato	% di ribasso
Fino a 10 Meuro	69	218	63	18,6
Da 10 a 50 Meuro	139	2.800	129	24,6
Da 50 a 100 Meuro	34	1.845	30	18,0
Da 100 a 500 Meuro	31	6.217	27	21,0
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	18	10.393	13	14,9
Oltre 1 Miliardo	6	13.984	4	8,3
Importo non disponibile	16	1.458		
Totale	313	36.914	266	21,3

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione

3.4.5. I tempi di realizzazione

Esiste ovviamente una stretta correlazione tra dimensione e durata dei lavori. Dei 249 lotti (su 263 in corso o completati) per i quali sono state acquisite le informazioni necessarie a valutarne la durata media, i 3 di valore superiore al miliardo per entrare in esercizio hanno bisogno mediamente di almeno 10 anni. Scendendo la scala dimensionale i lavori tra 500 milioni e un miliardo durano mediamente poco più della metà, ovvero tra i 5 e i 6 anni. Sotto questo valore ma sopra i 100 milioni la durata cala di un anno (4,6 anni). Ci vogliono 4 anni per lavori sopra i 50 milioni fino a 100 e poco meno per la fascia sopra i 10. La durata media di un lavoro al di sotto dei 10 milioni è pari a 2 anni.

Tabella 3.4.14. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti con contratto, in corso e conclusi per dimensione e durata dei lavori

	N° totale lotti	Importo (1)	N° lotti con durata media	Durata media lavori (anni)
Fino a 10 Meuro	63	190	61	2,0
Da 10 a 50 Meuro	127	2.544	124	3,6
Da 50 a 100 Meuro	29	1.572	28	4,1
Da 100 a 500 Meuro	21	4.407	20	4,6
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	13	7.537	13	5,7
Oltre 1 Miliardo	3	7.667	3	10,1
Importo non disponibile	7	0	0	0,0
Totale	263	23.916	249	3,5

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione

Il rispetto contrattuale dei tempi di consegna riguarda 155 lotti sui 233 per i quali è stata acquisita l'informazione, ovvero il 66,5%. Circa un terzo dei lavori viene completato in ritardo, mentre soltanto un 2% in anticipo. E nell'80% dei casi si tratta di lavori sotto i 50 milioni. Mediamente la quota dei lavori di importo inferiore a tale soglia per i quali si registra il rispetto dei tempi contrattuali e pari al 70%, una percentuale simile a quella della fascia fino a 100 milioni. Si tratta di indicazioni utili di un certo valore statistico. Per quanto riguarda le fasce superiori si rileva un 55%

di lotti con rispetto dei tempi, ovvero 6 lotti su 11 totali, nella classe tra 500 milioni e 1 miliardo, e il 100% (3 lotti) nella classe di importo oltre il miliardo. Comunque, sulla base dei dati raccolti, la fascia che registra il maggior numero di ritardi medi è quella tra i 100 e i 500 milioni con il 56,3% contro il 21,4% della fascia più bassa sotto i 10 milioni.

Tabella 3.4.15. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in corso e conclusi per dimensione dei lavori e tempi di realizzazione

	Numero lotti con tempi segnalati			
	In anticipo	In ritardo	Secondo previsione	Totale lotti
	Valori assoluti			
Fino a 10 Meuro	2	12	42	56
Da 10 a 50 Meuro	2	39	79	120
Da 50 a 100 Meuro	0	8	19	27
Da 100 a 500 Meuro	1	9	6	16
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	0	5	6	11
Oltre 1 Miliardo	0	0	3	3
Importo non disponibile	0	0	0	0
Totale	5	73	155	233
	Composizione % orizzontale			
Fino a 10 Meuro	3,6%	21,4%	75,0%	100,0%
Da 10 a 50 Meuro	1,7%	32,5%	65,8%	100,0%
Da 50 a 100 Meuro	0,0%	29,6%	70,4%	100,0%
Da 100 a 500 Meuro	6,3%	56,3%	37,5%	100,0%
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	0,0%	45,5%	54,5%	100,0%
Oltre 1 Miliardo	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Importo non disponibile	-	-	-	-
Totale	2,1%	31,3%	66,5%	100,0%
	Composizione % verticale			
Fino a 10 Meuro	40,0%	16,4%	27,1%	24,0%
Da 10 a 50 Meuro	40,0%	53,4%	51,0%	51,5%
Da 50 a 100 Meuro	0,0%	11,0%	12,3%	11,6%
Da 100 a 500 Meuro	20,0%	12,3%	3,9%	6,9%
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	0,0%	6,8%	3,9%	4,7%
Oltre 1 Miliardo	0,0%	0,0%	1,9%	1,3%
Importo non disponibile	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

Dei 103 lotti in corso, per un valore complessivo di 20 miliardi, 97 contengono informazioni in grado di fornire notizie sull'attuale stato di avanzamento. In dirittura d'arrivo risultano i 2 lotti inseriti nel programma energetico (realizzato al 96,5%), entrambi relativi al nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana). I due lotti relativi agli interporti sono realizzati in media per il 77%, quale risultato medio di un avanzamento del 64% del lotto relativo all'interporto di Nola e del 90% dell'interporto di Guasticce. Sopra il 60% anche i 6 lotti relativi alle metropolitane. In particolare tale percentuale è superata dai lavori di realizzazione: del 1° lotto funzionale Prealpino-S.Eufemia della

Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia (87,74%); della Nuova linea metropolitana M5 di Milano, tratta Garibaldi-Bignami compresa variante Stazione Garibaldi F.S (81%); nonché dal completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale (78,61%) e dalle tratte T4 e T5 (54,33%) e T6A e T7 (69,91%) della nuova Linea C della metropolitana di Roma. Un avanzamento medio superiore al 60% riguarda anche 16 lotti della rete idrica e 6 lotti di edilizia penitenziaria. I 33 lotti stradali sono al 42%, mentre i 4 lotti ferroviari non raggiungono il 20%. I 23 lotti che riguardano opere di edilizia pubblica presentano un avanzamento del 46%. Il Mo.SE è al 52%. Più indietro le altre tipologie.

Tabella 3.4.16. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in corso per tipologia di opere e % media di avanzamento lavori

	N° lotti	Importo (1)	Numero lotti con % avanzamento lavori segnalato	% media avanzamento lavori
Rete stradale	35	7.938	33	42,65
Rete ferroviaria	5	522	4	19,40
Ferrovie metropolitane	7	4.413	6	62,61
Opera aeroportuale	2	65		
Opera portuale	-	-	2	30,05
Interporti	3	52	2	77,00
Ponte sullo Stretto di Messina	-	-		
Rete idrica	16	333	16	65,42
Comparto energetico	2	565	2	96,50
Telecomunicazioni	-	-		
Edilizia scolastica	1	23	1	23,00
Edilizia penitenziaria	6	247	6	67,70
Altra edilizia pubblica	24	381	23	45,51
Altre opere	1	6	1	6,60
Sistema Mo.SE	1	5.493	1	52,00
Totale	103	20.038	97	50,45

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione

3.4.6. Contenzioso, sospensioni e varianti

Sono 108 i lotti, tra lavori in corso e conclusi, per i quali si è registrato almeno un **contenzioso**. In media si registra un tasso di contenzioso superiore al 40%.

Fatta eccezione per i “piccoli” lavori di importo inferiore a 10 milioni di euro, che registrano un basso “tasso” di contenzioso (12,7%, ovvero 8 lotti su 63 totali), tutte le altre tipologie dimensionali di lavori, se si escludono quelli di maggiore importo che non risultano interessati da controversie, presentano un tasso di contenzioso compreso tra il 49% e il 71%.

Rispetto ai due livelli di attuazione raggiunti al 31 maggio 2011, i lotti in corso registrano un “tasso” di contenzioso pari al 27,2% che riguarda 28 lotti. L’incidenza più elevata si riscontra per lavori tra i 100 e i 500 milioni (66,7%) e per quelli fino a un miliardo (45,5%). La quota più contenuta riguarda i lavori minori sotto 10 milioni

dove il contenzioso riguarda solo 2 interventi su 17. Un po' più alta è la quota per la fascia fino a 50 milioni riguardante 40 lotti: qui il contenzioso ne interessa 7 (17,5%).

Se spostiamo l'attenzione sui 160 lavori conclusi tutti i lotti di valore maggiore ai 100 milioni hanno registrato almeno un contenzioso (5 su 5). Non molto diversa è la situazione della fascia tra i 50 e i 100 milioni: 14 su 15 (93,3%). La percentuale scende al 63% per la fascia inferiore fino a 50 milioni (55 su 87). Decisamente un'altra situazione si riscontra invece per i lavori fino a 10 milioni dove soltanto 6 lotti su 46 registrano un contenzioso.

Considerando l'universo dei lotti in corso e conclusi (263), l'incidenza di **sospensioni** risulta pari al 30,4% (80 lotti su 263) con una media per lotto pari a 2,76 sospensioni. La durata media di una sospensione relativa ai 70 lotti che ne hanno dato informazione è intorno ai 240 giorni (circa 8 mesi). La fascia di importo più colpita è quella sotto i 10 milioni (41,3%) seguita da quella tra 100 e i 500 milioni (38%). Da segnalare l'incidenza nella fascia tra 10 e 50 milioni, la più numerosa per numero di lotti, pari a circa il 27%. Per quanto riguarda il numero medio di sospensioni per lotto restano sotto la media le fasce di importo più basso mentre vanno oltre, con 4,5 e 5,5 sospensioni, le due fasce di maggiore dimensione. Viceversa, rispetto al numero medio di giorni di sospensione, superano la media le due fasce al di sotto dei 50 milioni, con rispettivamente 263 e 284 giorni.

La presenza di **varianti** caratterizza circa il 70% dei lotti (183 su 263) con un numero medio di varianti intorno a 2 e mezzo per lotto. Mediamente, nei 114 casi per i quali è stata acquisita l'informazione, ogni variante determina una proroga di oltre un anno: 369 giorni. L'effetto sui costi delle varianti può essere negativo, ma anche positivo.

Per i 148 casi per i quali si registra una variante con l'effetto di aumento dei costi complessivamente si tratta di un valore di circa 2 miliardi che, per il 64% del totale (1.232 milioni), riguarda 9 opere di importo superiore ai 500 milioni. Viceversa, in 25 casi le varianti hanno consentito un contenimento dei costi pari a oltre 69 milioni, sostanzialmente concentrati in un'opera di importo superiore ai 500 milioni, il Megalotto 3 della Salerno-Reggio Calabria, dal Km 423+300 al Km 442+920 (avanzamento lavori del 10,26%), con un risparmio di circa 31 milioni, e per 17 opere di valore medio tra i 10 e i 50 milioni, con un risparmio di 34,7 milioni.

Tabella 3.4.17. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in corso e conclusi per dimensione dei lavori e presenza di contenzioso

	In corso				Conclusi						Totale	
	Numero totale lotti	Importo (1)	Numero lotti con contenzioso	Incidenza % numero lotti con contenzioso su totale lotti	Numero totale lotti	Importo (1)	Numero lotti con contenzioso	Incidenza % numero lotti con contenzioso su totale lotti	Numero totale lotti	Importo (1)	Numero lotti con contenzioso	Incidenza % numero lotti con contenzioso su totale lotti
Fino a 10 Meuro	17	79	2	11,8%	46	110	6	13,0%	63	190	8	12,7%
Da 10 a 50 Meuro	40	807	7	17,5%	87	1.737	55	63,2%	127	2.544	62	48,8%
Da 50 a 100 Meuro	14	747	2	14,3%	15	825	14	93,3%	29	1.572	16	55,2%
Da 100 a 500 Meuro	18	4.119	12	66,7%	3	287	3	100,0%	21	4.407	15	71,4%
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	11	6.618	5	45,5%	2	919	2	100,0%	13	7.537	7	53,8%
Oltre 1 Miliardo	3	7.667	-	-	0	-	-	-	3	7.667	0	0,0%
Importo non disponibile	-	-	-	-	7	-	-	-	7	0	0	0,0%
Totale	103	20.038	28	27,2%	160	3.878	80	50,0%	263	23.916	108	41,1%

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione

Tabella 3.4.18. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in corso e conclusi per dimensione dei lavori e presenza di sospensioni

	N° totale lotti	Importo (1)	Numero totale lotti con sospensioni	Incidenza % numero lotti con sospensioni su totale lotti	Numero medio sospensioni per lotto	Numero lotti con indicati i giorni di sospensione	Numero medio giorni di sospensione per lotto
Fino a 10 Meuro	63	190	26	41,3%	2,65	24	263,46
Da 10 a 50 Meuro	127	2.544	34	26,8%	2,26	31	283,97
Da 50 a 100 Meuro	29	1.572	8	27,6%	2,13	6	136,00
Da 100 a 500 Meuro	21	4.407	8	38,1%	4,50	6	78,00
Da 500 Meuro a 1 Miliardo	13	7.537	4	30,8%	5,50	3	136,33
Oltre 1 Miliardo	3	7.667	-	-	-	-	-
Importo non disponibile	7	-	-	-	-	-	-
Totale	263	23.916	80	30,4%	2,76	70	240,27

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

(1) Importo di aggiudicazione

Tabella 3.4.19. AFFIDAMENTO LAVORI: lotti in corso e conclusi per dimensione dei lavori e presenza di varianti

	N° totale lotti	Importo (1)	N° totale lotti con varianti	Incidenza % n° lotti con varianti su totale lotti	N° medio varianti per lotto	N° lotti con indicato il numero dei giorni di proroga	N° medio giorni di proroga per lotto	N° lotti con indicato importo varianti in aumento	Importo varianti in aumento (Meuro)	N° lotti con indicato importo varianti in diminuzione	Importo delle varianti in diminuzione (Meuro)
Fino a 10 Meuro	63	190	45	71,4%	1,58	29	135,59	35	26	6	-0,2
Da 10 a 50 Meuro	127	2.544	96	75,6%	1,96	58	362,24	76	299	17	-34,7
Da 50 a 100 Meuro	29	1.572	18	62,1%	2,72	11	513,27	15	139	1	-3,9
Da 100 a 500 Meuro	21	4.407	13	61,9%	6,23	9	683,44	13	229	0	0,0
Da 500 Meuro a 1											
Miliardo	13	7.537	10	76,9%	6,50	7	767,00	9	1.232	1	-30,7
Oltre 1 Miliardo	3	7.667	1	0,33	1,00				-		
Importo non disponibile	7	-		-							
Totale	263	23.916	183	69,6%	2,49	114	369,37	148	1.924	25	-69,4

Fonte: elaborazione CRESME su dati AVCP

Allegati

TAVOLA DI RAFFRONTO PER OPERA

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
1			SISTEMA VALICHI	SISTEMA VALICHI	SISTEMA VALICHI
	1	1	Trafo del Frejus	Trafo di sicurezza del Frejus	Trafo del Frejus
	2	2	Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	Frejus	Frejus ferroviario
	3	3	Sempione traforo ferroviario	Valico ferroviario del Sempione	Sempione traforo ferroviario
	4	4	Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	Brennero	Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona
				Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. Nuova voce DPEF 2006-2009)	
2			CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
	1	5	Linea ferroviaria Aosta - Martigny	Linea ferroviaria Aosta - Martigny (Nota integrativa DPEF 2005-2008)	Linea ferroviaria Aosta - Martigny
	2	6	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)
	3	7	Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna ferroviario	Tratta Venezia-Udine-Vienna	Venezia-Udine-Vienna ferroviario
	4	8	Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa
	5	9	Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino	Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino	Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino
	6	10	Accessibilità ferroviaria Valtellina	Accessibilità Valtellina	Accessibilità ferroviaria Valtellina
	7	11	Trafo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves	Tunnel Monte Bianco	Trafo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves
	8	12	Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari	Complemento stradale Corridoio 5	Complemento del corridoio 5 e dei Valichi confinari

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	9	13	Accessibilità stradale Valtellina	Accessibilità Valtellina	Accessibilità stradale Valtellina
	10	14	Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa
	11	15	Autostrada Asti-Cuneo	Autostrada Asti-Cuneo	Autostrada Asti-Cuneo
	12	16	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè
	13	17	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	Asse stradale pedemontano Piemontese-Lombardo-Veneto
	14	18	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre
	15	19	Riqualifica viabilità ex SS n° 415 Paullese	Riqualifica viabilità ex SS n. 415 Paullese	Riqualifica SS n° 415 Paullese
	16	20	Riqualificazione viabilità ex SS n° 236 Goitese: Variante di Goito (<i>All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia</i>)		
	17	21	Riqualificazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale (<i>All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia</i>)		
	18	22	Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510 (<i>All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia</i>)		
	19	23	Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea (<i>1° Atto aggiuntivo Governo Regione Piemonte - Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie - Pagina 24</i>)		
	20	24	(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia		(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia
	21	25	(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico		(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico
	22	26	Collegamento fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati</i>)		
	23	27	(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona		(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	24	28	Linea ferroviaria Trieste-Capodistria (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
3			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
	1	29	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia
	2	30	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia
4			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
	1	31	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)
	2	32	Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	Potenziamento sistema Gottardo	Potenziamento sistema Gottardo ferroviario
	3	33	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania
	4	34	Adeguamento rete ferroviaria meridionale (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)		
	5	35	Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava	SS 28	SS 28
	6	36	Nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa - Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra (progetto unitario tratte autostradali Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa)	Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga Garessio Ceva/Millesimo (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga Garessio Ceva/Millesimo
	7	37	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia
	8	38	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo - Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	Adeguamento Cassia RM-VT	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo
	9	39	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	Trasversale nord Orte-Civitavecchia	Trasversale nord Orte-Viterbo

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	10	40	Adeguamento Salaria	Adeguamento Salaria	Adeguamento Salaria
	11	41	Adeguamento S.S. 156 dei Monti Lepini	Adeguamento S.S. 156	Adeguamento SS 156
	12	42	Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno	Dorsale Atina-Colli al Volturno	Dorsale stradale Atina-Colli al Volturno
	13	43	Pontina-A12-Appia	Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone	Pontina-A12-Appia
	14	44	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento
	15	45	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria
	16	46	Autostrada Messina - Palermo: completamento	Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo-Messina
	17	47	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela
	18	48	Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela	Nord-sud Camastra - Gela	Asse autostradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela
	19	49	Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	Agrigento-Caltanissetta - A19	Agrigento-Caltanissetta - A19
	20	50	SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	21	51	Itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114	Ragusa – Catania	Ragusa – Catania
	22	52	Asse Gela-Agrigento-Trapani	Gela-Agrigento-Trapani	Gela-Agrigento-Trapani
	23	53	Asse Palermo-Agrigento: SS 121-SS 189	Palermo-Agrigento	Palermo-Agrigento autostrada
	24	54	Velocizzazione linea ferroviaria Venafrò – Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	25	55	Completamento strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	26	56	Adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda – Larino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	27	57	Nuova strada di collegamento veloce Sant'Elia - fondovalle Tappino (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	28	58	S.S. 647 Fondo Valle Biferno – Larino (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	29	59	Completamento Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturmo al confine del (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati) Lazio		
	30	60	Completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbano di Campobasso (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	31	61	Collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle Biferno (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
5			CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO
	1	62	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto
	2	63	Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna (2° Atto aggiuntivo Governo Regione Emilia Romagna - Pagina 13)		
	3	64	Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	Teramo – Giulianova - S. Benedetto del Tronto	Teramo – Giulianova - S. Benedetto del Tronto (Strada)
	4	65	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16	Foggia - Cerignola	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16
	5	66	Bari-Matera strada (SS 96-SS 99)	Bari-Matera	Bari-Matera (Strada)
	6	67	Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera	Gioia del Colle - Matera	Gioia del Colle – Matera (Strada)
	7	68	SS 172 dei Trulli	SS 172 dei Trulli	SS 172 dei Trulli
	8	69	Ammodernamento SS 7 - SS 106	Ammodernamento SS	Ammodernamento SS 7 -

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
				7 - SS 106	SS 106
	9	70	Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria Di Leuca)	Maglie - Santa Maria di Leuca	Strada Maglie - Santa Maria di Leuca
	10	71	Completamento funzionale SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce	Completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (All. 2 delibera 121/2001)	Completamento SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce
	11	72	Ammodernamento SS 16 tronco Maglie – Otranto		Ammodernamento SS 16 tronco Maglie – Otranto
	12	73	Ammodernamento SS 16 - Tratta marchigiana (1° Atto aggiuntivo Governo Regione Marche - Pagina 6)		
	13	74	SS 16 Adriatica: variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini Nord (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	14	75	SS 16 Adriatica: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tang. Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	15	76	Variante S.S. 16: circonvallazione di Vasto - San Salvo (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	16	77	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	17	78	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Montesilvano a Silvi Marina Nord (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	18	79	Strada a scorrimento veloce Lanciano - Val di Sangro e collegamento al casello autostradale A14 (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
6			CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	1	80	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero
	2	81	Asse ferroviario Milano-Firenze	Asse ferroviario Milano-Firenze	Asse ferroviario Milano-Firenze
	3	82	Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia (DPEF 2005-2008 Nuovo intervento)	Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia
	4	83	Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze	Asse autostradale Variante di Valico	Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze
	5	84	Nodo stradale e autostradale di Bologna	Nodo stradale e autostradale di Bologna	Nodo stradale e autostradale di Bologna
	6	85	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	Collegamento Campogalliano-Sassuolo	Collegamento Campogalliano-Sassuolo
	7	86	Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna	Ampliamento A1 tratta A22 Borgo Panigale	Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale - realizzazione 4° corsia tratta Modena-Bologna
	8	87	Nuova tratta Modena-Lucca	Modena-Lucca	Modena-Lucca
	9	88	Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi		Superstrada regionale Ferrara Mare – adeguamento a fini della sicurezza
	10	89	Potenziamento e velocizzazione della linea Foligno-Terontola (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	11	90	Connessione Nord rete ferroviaria F.C.U. con la rete nazionale RFI (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	12	91	Strada Statale 9 Emilia (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	13	92	Completamento SS 219 Pian d'Assino (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
7			PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
				MO.SE.	
	1	93	Sistema MO.S.E.		
	2	94	Realizzazione interventi di cui all'art. 6, lett. a-b-c- della Legge 798/1984 e ricompresi in piani-programmi approvati dal Comitato previsto dall'art. 4 della stessa legge. I Comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti. (Delibera 72/2003)		
8			PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA
	1	95	Ponte sullo Stretto di Messina		Ponte sullo Stretto di Messina
	2	96	Opere complementari Ponte sullo Stretto		Opere complementari Ponte sullo Stretto
9			CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA
	1	97	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara
	2	98	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	Passo Corese-Rieti	Linea ferroviaria Passo Corese-Rieti
	3	99	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Reggio Calabria	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Reggio Calabria
	4	100	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno (All. 2 delibera n. 121/2001)	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno – SS 64 Porrettana
	5	101	Valichi stradali appenninici - Emilia Romagna	Valichi appenninici (E.R.)	Valichi stradali appenninici - Emilia Romagna
	6	102	Valichi stradali appenninici - Toscana	Valichi appenninici (Toscana)	Valichi stradali appenninici - Toscana
	7	103	Asse viario Fano-Grosseto	Asse viario Fano-Grosseto	Asse viario Fano-Grosseto (E78) e bretella di collegamento SS 687
	8	104	Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna
	9	105	Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità	Nodo di Perugia	Nodo stradale di Perugia
	10	106	Strada delle Tre Valli	Strada Tre Valli	Strada Tre Valli
	11	107	Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti	Terni-Rieti	Terni-Rieti (Strada)
	12	108	Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno	Rieti-L'Aquila-Navelli	Rieti-L'Aquila-Navelli

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli		
	13	109	SS 260 Picente (Amatrice-Monteverde-L'Aquila) <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	14	110	Pedemontana Abruzzo-Marche	Pedemontana Abruzzo-Marche	Pedemontana Abruzzo-Marche
	15	111	Galleria sicurezza Gran Sasso	Galleria sicurezza Gran Sasso	Galleria di sicurezza Gran Sasso. Incremento livelli di sicurezza
	16	112	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli S. Vittore	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. (S. Vittore – Termoli)	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. (Termoli S. Vittore)
	17	113	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta
	18	114	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria - Contursi - Grottaminarda - _ Termoli - Candela	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria - Contursi - Grottaminarda - _ Termoli - Candela
	19	115	Collegamento Salerno-Potenza-Bari - Tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99	Salerno-Potenza-Bari	Salerno-Potenza-Bari (Strada)
	20	116	Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria	Murgia-Pollino	Murgia-Pollino
	21	117	Corridoio Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	Corridoio Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	Corridoio Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria
	22	118	Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli Bari		Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli-Cancello-Frasso Telesino-Apice-Orsara
	23	119	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica		Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica
	24	120	Linea ferroviaria Pescara-Roma – Potenziamento <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	25	121	Linea ferroviaria Pescara-Roma – Velocizzazione <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	26	122	Nuova tratta ferroviaria L' Aquila – Tagliacozzo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	27	123	Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre -	Trasversale nord Orte-	Orte-Mestre:

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea	Civitavecchia, Nuova Romea, Riqualificazione E45	completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea
	28	124	Raccordo autostradale Siena - Firenze (Adeguamento e messa in sicurezza)		Raccordo autostradale Siena - Firenze
	29	125	S.S. n° 652 "DI Fondo Valle Sangro" (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	30	126	S.S. 17 Appennino Abruzzese e Appuro – Sannitico (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	31	127	S.S. 81 Piceno Aprutina: lavori di ammodernamento tronco Villa Lempa - variante SS 80 (Il stralcio) (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	32	128	S.S. 261 Subequana L' Aquila - Molino Aterno (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	33	129	S.S. 690 Avezzano – Sora (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
10			SISTEMI URBANI	SISTEMI URBANI	SISTEMI URBANI
	1	130	Programma Grandi Stazioni	Il programma, originariamente inserito come opera unitaria, è stato riarticolato per singole stazioni	Il programma, originariamente inserito come opera unitaria, è stato riarticolato in due parti: Grandi stazioni riqualificazione, edifici stazione; Grandi stazioni Infrastrutture, opere complementari
	2	131	Rete metropolitana dell'area milanese	Metropolitana milanese	Metropolitana milanese
	3	132	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano
	4	133	Accessibilità stradale Fiera Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Pero" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il	Accessibilità Fiera di Milano	Accessibilità Fiera di Milano

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			sistema della viabilità locale.		
	5	134	Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria		Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase
	6	135	Torino metropolitana (Linea 1 tratte 3, 4 e 6)		Torino metropolitana
	7	136	Monza metropolitana	Monza metropolitana	Monza metropolitana
	8	137	Brescia Metropolitana	Brescia metropolitana	Brescia metropolitana
	9	138	Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	Veneto sistema metropolitano	Veneto sistema metropolitano
	10	139	Aeroporto di Vicenza (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)		
	11	140	Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)		
	12	141	Metropolitana lagunare di Venezia	Metropolitana lagunare di Venezia (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Metropolitana lagunare di Venezia
	13	142	Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)		
	14	143	Nodo di Trieste - Penetrazione grande viabilità nord: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla grande viabilità triestina	Trieste penetrazione grande viabilità nord	Penetrazione Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio
	15	144	Bologna - Metropolitana	Bologna metropolitana	Bologna metropolitana
	16	145	Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna)	Modena metropolitana	Modena metropolitana
	17	146	Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)	Costa romagnola metropolitana	Costa romagnola metropolitana
	18	147	Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana di Genova	Genova metropolitana	Genova metropolitana
	19	148	Nodo stradale e autostradale di Genova	Nodo stradale e autostradale di Genova	Nodo stradale e autostradale di Genova
	20	149	Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3)	Firenze: sistema tramviario	Firenze sistema tramviario
	21	150	Roma: nodo ferroviario (nodo urbano)	Nodo urbano di Roma	Nodo urbano di Roma

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			di Roma)	(solo procedure)	
	22	151	Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	Viabilità complementare dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Viabilità complementare dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino
	23	152	Roma: linee D e C metropolitana, GRA	Roma: (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/, GRA	Roma: linee C/B1 e Grande raccordo Anulare
	24	153	Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale	Area Castelli	Area Castelli
	25	154	Completamento rete metropolitana regionale campana (comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta) Napoli metropolitana - Sistema di metropolitana regionale (SMR): sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	Napoli metropolitana	Sistema metropolitano regionale campano
	26	155	Tangenziale di Napoli collegamento costiero (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati		
	27	156	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli	Napoli risanamento del sottosuolo	Napoli risanamento del sottosuolo
	28	157	Bari tangenziale - SS 16 - Variante alla SS 16 dall'intersezione con la tangenziale di Bari (prog.va Km 805 circa) a Mola di Bari (prog.va Km 822 circa)	Bari tangenziale	Bari tangenziale
	29	158	Bari nodo ferroviario e metropolitana	Bari nodo ferroviario e metropolitana	Bari nodo ferroviario e metropolitana
	30	159	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati		
	31	160	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana	Linea metropolitana di Messina	Linea metropolitana di Messina
	32	161	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del ponte incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina
	33	162	Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	Nodo di Catania	Nodo di Catania
	34	163	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			<i>(ex Nodo integrato di Palermo All. 2 delibera 121/2001 – Sicilia)</i>		
	35	164	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	36	165	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	37	166	Nodo di Ivrea <i>(All. 2 delibera 121/2001 – Piemonte)</i>		
	38	167	Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze) <i>(All. 2 delibera 121/2001 – Toscana)</i>		
	39	168	(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche (ex Altri interventi tra cui corso Marche)		(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche (ex Altri interventi tra cui corso Marche)
	40	169	(P) Bologna - SFM metropolitano		(P) Bologna - SFM metropolitano
	41	170	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - III fase tratte Conegliano-Belluno Monselice-Rovigo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	42	171	Nodi urbani Abruzzo - Interventi per l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	43	172	Risanamento idrogeologico Abruzzo - Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	44	173	Metropolitana leggera di Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
11			PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA
	1	174	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari		Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari-

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
					Sassari
	2	175	(P) SS291 "della Nurra" - Bivio Olmedo - Alghero - Aeroporto di Fertilia		(P) SS291 "della Nurra" - Bivio Olmedo - Alghero - Aeroporto di Fertilia
	3	176	Completamento, adeguamento tratta Nuoro-Olbia-S. Teresa di Gallura (Adeguamento SS 131 DCN, SS 125 e 131 bis)		Adeguamento SS 125 - 131 bis Nuoro-Olbia-S. Teresa di Gallura
	4	177	Allacciamento al Porto di Olbia - Ripristino tessuto urbano e riqualificazione aree lungomare interessate dalla costruzione dell'asse di scorrimento in galleria per il collegamento del porto di Olbia (<i>All. E monitoraggio Corte dei Conti 29 Ottobre 2004</i>)		
	5	178	SS 131-SS 125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"		SS 131-SS 125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"
	6	179	SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento		SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento
	7	180	Viabilità sotterranea nell'area metropolitana di Cagliari - Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Riva di Ponente a viale Colombo, nell'ambito portuale della via Roma		Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari
	8	181	Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195 (<i>DPEF 2009-2011</i>)		
	9	182	Metropolitana per l'area vasta di Cagliari (<i>DPEF 2009-2011</i>)		
	10	183	Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195		Interconnessione: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195 – L Funzionale
	11	184	Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari-Elmas		Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari-Elmas
	12	185	Velocizzazione/Potenziamento S.Gavino-Sassari Olbia (<i>DPEF 2007-2011- Allegato opere ferroviarie</i>)		
	13	186	Adeguamento impianti portuali di Olbia		Porto di Olbia
	14	187	Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci		Porto di Golfo Aranci
	15	188	Adeguamento di impianti portuali di Porto Torres		Porto di Porto Torres

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	16	189	Adeguamento di impianti portuali di Cagliari (<i>IGQ 11 Ottobre 2002</i>)		
	17	190	Interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano		Interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano
12			HUB PORTUALI	HUB PORTUALI	HUB PORTUALI
	1	191	Hub portuale Ancona - Allacci plurimodali		Hub portuale Ancona - Allacci plurimodali
	2	192	Hub portuale di Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto		Hub portuale di Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto
	3	193	Hub portuale di Taranto		Hub portuale di Taranto
	4	194	Hub portuale - Allacciamenti plurimodali Genova, Savona, La Spezia		Hub portuale - Allacciamenti plurimodali Genova, Savona, La Spezia
	5	195	Hub portuale di Trieste - Allacci plurimodali e piattaforma logistica		Hub portuale di Trieste
	6	196	Hub Portuale di Ravenna		Hub Portuale di Ravenna
	7	197	Hub portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali		Hub portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali
	8	198	Piastra portuale di Catania (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	9	199	Piastra portuale di Palermo: realizzazione strada di collegamento del porto con la circonvallazione		Hub interportuale Palermo, Messina, Trapani, - Piastra Portuale
	10	200	Piastra portuale di Messina: collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e il porto (c.d. via del Mare)		Hub interportuale Palermo, Messina, Trapani, - Piastra Portuale
	11	201	Piastra portuale di Trapani		Hub interportuale Palermo, Messina, Trapani, - Piastra Portuale
	12	202	Allacci plurimodali porto di Venezia (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	13	203	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	14	204	Completamento porto di Ortona (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati</i>)		
13			HUB INTERPORTUALI	HUB INTERPORTUALI	HUB INTERPORTUALI
	1	205	Hub interportuale Poggio Mirteto - Centro intermodale del Tevere (Spostamento scalo merci Roma San		Hub interportuale Poggio Mirteto - Centro

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			Lorenzo a Poggio Mirteto)		intermodale del Tevere
	2	206	Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali		Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale
	3	207	Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marciianise/Maddaloni		Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marciianise/Maddaloni
	4	208	Hub interportuali area romana		Hub interportuali area romana
	5	209	Hub interportuale di Segrate - Opere complementari del centro intermodale – 1° lotto, 2° stralcio		Hub interportuale di Segrate - Opere complementari del centro intermodale - 1 lotto, 2° stralcio
	6	210	Hub interportuale di Jesi - Infrastrutture di allaccio - II° E III° lotto		Hub interportuale di Jesi - Infrastrutture di allaccio
	7	211	Hub interportuale di Novara		Hub interportuale di Novara
	8	212	Hub interportuale area brindisina		Hub interportuale area brindisina
	9	213	Hub interportuale di Catania		Hub interportuale di Catania
	10	214	Interporto di Termini Imerese		Interporto di Termini Imerese
	11	215	Hub Interportuali - Augusta		Hub Interportuale - Augusta
	12	216	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce		Hub Interportuale di Livorno Guasticce
	13	217	Piastra logistica umbra		Hub Interportuale Piastra logistica umbra
	14	218	(P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto		(P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto
	15	219	Hub Interportuale Porto di Cremona (ex Nuova conca di accesso al porto di Cremona)		Hub Interportuale Porto di Cremona
	16	220	Interporto di Trento (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	17	221	Piattaforma Logistica Adriatica Sud (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati</i>)		
14			ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI
	1	222	Hub aeroportuale sistema Veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona)		Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia e Collegamento ferroviario aeroporto di Verona (2 opere)

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	2	223	Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma		Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata -Parma
	3	224	Completamento impianto aeroportuale di Catania (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	4	225	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	5	226	Adeguamento degli allacci ed il potenziamento dell'aeroporto dell'Abruzzo (<i>Atto aggiuntivo all'IGQ del 20 Dicembre 2002</i>)		
	6	227	Sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	7	228	Adeguamento e messa a norma dell'aeroporto d'Abruzzo (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati</i>)		
15			SCHEMI IDRICI	SCHEMI IDRICI Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	SCHEMI IDRICI Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare
	1	229	MOL - Acquedotto Molisano Centrale		Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.
	2	230	MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invasate dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro (<i>All. 3 delibera 121/2001</i>)		
	3	231	MOL - Acquedotto Molisano Destro		Ristrutturazione Acquedotto Molisano Destro
	4	232	MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento		Irrigazione del Basso Molise fiumi Biferno e Fortore
	5	233	MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro (<i>All. 3 delibera 121/2001</i>)		
	6	234	ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara		Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara
	7	235	ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo		Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo – Lotto 1 e completamento
	8	236	ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			<i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	9	237	ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento		Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento 2° stralcio
	10	238	ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	11	239	ABR - Disinquinamento del Fiume Aterno-Pescara: costruzione di fognatura ed impianti per il trattamento delle acque a servizio di insediamenti civili e industriali <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	12	240	ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	13	241	ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino		Vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino
	14	242	CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano		Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano
	15	243	CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano		Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano
	16	244	CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno		Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno
	17	245	CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno		Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno
	18	246	CAM - Completamento acquedotto Salernitano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	19	247	CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli		Sistema di adduzione principale città di Napoli
	20	248	CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	21	249	BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G		Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G
	22	250	BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (progetto BAS 3)		Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (lotto

N° Macro opera	N° opera	N° progra opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
					2)
	23	251	BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto		Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto
	24	252	BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino (All. 3 delibera 121/2001)		
	25	253	BAS - Riuso delle acque basse jonico – lucane (All. 3 delibera 121/2001)		
	26	254	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo		Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo
	27	255	BAS - Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T		Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T
	28	256	BAS - Adduttore Camastra Val Basento (All. 3 delibera 121/2001)		
	29	257	BAS - Completamento dello schema irriguo delle aree del Medio Agri - 1° lotto funzionale (All. 3 delibera 121/2001)		
	30	258	BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita		Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita (Schema Sinni)
	31	259	BAS - Razionalizzazione, ottimizzazione e completamento impianti irrigui con recupero efficienza e risparmio idrico (All. 3 delibera 121/2001)		
	32	260	BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre		Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre - 1° e 2° lotto funzionale
	33	261	BAS - Opere per l'integrazione delle condotte maestre, delle diramazioni, dei serbatoi e del completamento delle reti di distribuzione di alcuni abitati della Valle dell'Agri		Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 2° lotto funzionale
	34	262	BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico		Completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico 1° e 2° lotto funzionale
	35	263	BAS - Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni		Adeguamento opere di captazione, riefficientamento ed opere connesse Valli Noce e Sinni

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	36	264	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto		Acquedotto del Sinni I, II e III Lotto
	37	265	PUG - Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto		Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania
	38	266	PUG - Potenziamento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni (All. 3 delibera 121/2001)		
	39	267	PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano (All. 3 delibera 121/2001)		
	40	268	PUG - Adduzione dall'invaso di Ponte Liscione fino a Occhito: vettoriamento idrico del Bacino del Biferno a valle della diga di Ponte Liscione, al bacino del Fortore nell'invaso di Occhito (All. 3 delibera 121/2001)		
	41	269	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello		Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello
	42	270	PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino) (All. 3 delibera 121/2001)		
	43	271	PUG - Accumulo di risorsa idrica per 16 M.mc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto (All. 3 delibera 121/2001)		
	44	272	CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro (All. 3 delibera 121/2001)		
	45	273	CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco (All. 3 delibera 121/2001)		
	46	274	CAL - Galleria di derivazione e opera di presa della diga sul torrente Menta		
	47	275	CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta		Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica (II lotto) e Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)
	48	276	CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano (All. 3 delibera 121/2001)		
	49	277	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio		Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento
	50	278	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona		Acquedotto Gela Aragona
	51	279	SIC - Acquedotto Montescuro Ovest		Acquedotto Montescuro Ovest

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	52	280	SIC - Potabilizzazione invaso Garcia (All. 3 delibera 121/2001)		
	53	281	SIC - Completamento invaso Blufi (All. 3 delibera 121/2001)		
	54	282	SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse (All. 3 delibera 121/2001)		
	55	283	SIC - Potenziamento acquedotti siciliani Centro-Orientale (Nota integrativa DPEF 2005-2008)		
	56	284	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia – Coghinas (All. 3 delibera 121/2001)		
	57	285	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia (All. 3 delibera 121/2001)		
	58	286	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis-Mogoro 1°, 2° e 3° lotto		Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1°, 2° e 3° lotto
	59	287	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Monte Lerno – Tirso (All. 3 delibera 121/2001)		
	60	288	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Coghinas - Monte Lerno (All. 3 delibera 121/2001)		
	61	289	SAR - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento (lotto 1)		Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento (lotto 1)
	62	290	SAR - Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2		Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2
	63	291	SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu (All. 3 delibera 121/2001)		
	64	292	SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Schema n. 39 PRGA – Secondo e terzo lotto		Schema n. 39 PRGA - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° lotto
	65	293	SAR - Utilizzazione dei deflussi del		Opere di Collegamento

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla		Flumineddu-Tirso - Schema lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo
	66	294	MOL - Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	67	295	ABR - Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
16			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO GIACIMENTI IDROCARBURI
	1	296	Variante sul metanodotto di importazione dall'Algeria - Variante tr. 9 S. Vincenzo C. – Tarsia <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	2	297	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Tarvisio - Malborghetto, Malborghetto - Bordano, Bordano – Flaibano <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	3	298	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Istrana – Camisano <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	4	299	Metanodotto importazione Libia-tratto offshore entro 12 miglia, e tratto Gela-Enna <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	5	300	Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli – Parma <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	6	301	Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere – Minerbio <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	7	302	Completamento rete interregionale - Metanodotto Bernalda – Palagiano <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	8	303	Collegamento di un giacimento alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Gagliano – Sparacollo <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	9	304	Collegamento di uno stoccaggio alla Rete Nazionale Gasdotti - Allacciamento del giacimento di Collalto		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			(All. 4 delibera 121/2001)		
	10	305	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Bologna-Milano (All. 4 delibera 121/2001)		
	11	306	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Milano-Torino (All. 4 delibera 121/2001)		
	12	307	Terminali di rigassificazione - Offshore Adriatico (All. 4 delibera 121/2001)		
	13	308	Terminali di rigassificazione - Taranto (All. 4 delibera 121/2001)		
	14	309	Nuovo Terminale di importazione di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Brindisi (All. 4 delibera 121/2001)		
	15	310	Terminali di rigassificazione - Vado Ligure (All. 4 delibera 121/2001)		
	16	311	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Collalto (All. 4 delibera 121/2001)		
	17	312	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Alfonsine (All. 4 delibera 121/2001)		
	18	313	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Bordolano (All. 4 delibera 121/2001)		
	19	314	Giacimenti di idrocarburi - Insedimento produttivo di Tempa Rossa		Sviluppo del giacimento petrolifero di Tempa Rossa
	20	315	Giacimenti di idrocarburi - Miglianico (All. 4 delibera 121/2001)		
	21	316	Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico (All. 4 delibera 121/2001)		
	22	317	Programma pilota di impianti di termovalorizzazione (All. 4 delibera 121/2001)		
17			PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE (voce originariamente compresa nella macro opera degli interventi nel comparto energetico)	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE
	1	318	Linea a 380 kV "S.Fiorano (I) - Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera		Elettrodotto 380 Kv S.Fiorano (I)/Robbia (Ch) in doppia terna di interconnessione
	2	319	Elettrodotto a 380 kV in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho		Linea Turbigo - Bovisio tratto Turbigo-Rho

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	3	320	Elettrodotto a 380 kV Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rapolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)		Elettrodotto a 380 kV Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rapolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)
	4	321	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)		Collegamento sottomarino SAPEI 500 Vcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina
	5	322	Stazione elettrica 380/220/150 kV di Striano - Nuova stazione 380/220/150 kV nell'area pedemontana a est del Vesuvio (All. 4 delibera 121/2001)		
	6	323	Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse		Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse
	7	324	Tratto italiano della linea 380 kV Cordignano -Lienz (Austria) (All. 4 delibera 121/2001)		
	8	325	Linea 380 kV Venezia Nord-Cordignano (TV): consentirà di alimentare in sicurezza le stazioni di trasformazione esistenti di Udine Ovest, Cordignano (TV) e Sandrigo (VI) e le future stazioni di Montecchio (VI) e Vedelago (TV) e di eliminare locali limitazioni al processo di liberalizzazione del mercato elettrico (All. 4 delibera 121/2001)		
	9	326	Linea 380 kV La Spezia-Acciaiole (LI): gli interventi previsti sulla linea esistente consentiranno di rimuovere le attuali limitazioni all'esercizio (All. 4 delibera 121/2001)		
	10	327	Raccordi tra le linee 380 kV Poggio a Caiano (PO)- Roma Nord e Montalto di Castro (VT)- Suvereto (LI), in prossimità di Grosseto, per migliorare gli scambi in sicurezza tra le aree Centro-Nord e Centro-Sud (All. 4 delibera 121/2001)		
	11	328	Linea 380 kV Rizziconi (RC) -Laino (CS): farà aumentare l'affidabilità della rete di trasmissione in Calabria e gli scambi Sicilia-Continente (All. 4 delibera 121/2001)		
	12	329	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Montecchio (VI) (All. 4 delibera 121/2001)		
	13	330	Stazione di trasformazione 380/130 kV in provincia di Treviso (Vedelago) (All. 4 delibera 121/2001)		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	14	331	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Carpi (MO) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	15	332	Stazione di trasformazione 380/220 kV di Santa Barbara (AR) (4) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	16	333	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Casellina (F1) (4) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	17	334	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Abbadia (MC)		
	18	335	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Villavalle (TN) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	19	336	Stazione di trasformazione 380/220/150 kV di Striano (NA) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	20	337	Stazione di trasformazione 380/150 kV di Feroletto (CZ) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	21	338	Stazione di trasformazione 220/130 kV di Pietrafitta (PG) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	22	339	Raccordi alla stazione di trasformazione 380/220/150 Kv di Laino (CS) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	23	340	Raccordi 150 kV alla stazione di trasformazione 380/150 kV di Paternò(5) (CT) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	24	341	Raccordi 220 kV alla stazione di trasformazione 220/150 kV di Villasor (CA) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	25	342	Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kV Sorgente Rizziconi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	26	343	Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kV Foggia Benevento <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	27	344	Collegamento tra Padova e Venezia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Dolo Camin Fusina <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	28	345	Nuovo elettrodotto a 380 kV Lodi-Pavia "Chignolo Po-Maleo" <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato)</i>		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
			<i>infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati</i>		
	29	346	Collegamento tra Udine e Gorizia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	30	347	Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
18			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI
	1	348	Interventi nel comparto delle telecomunicazioni	Interventi nel Comparto delle Telecomunicazioni	Interventi nel Comparto delle Telecomunicazioni
19			OPERE STRATEGICHE FINALIZZATE AD ASSICURARE L'EFFICIENZA DI COMPLESSI IMMOBILIARI SEDI DI ISTITUZIONI E DI OPERE LA CUI RILEVANZA CULTURALE TRASCENDE I CONFINI NAZIONALI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI
	1	349	Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro		
	2	350	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto		
	3	351	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto		
	4	352	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni		
	5	353	Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo		
	6	354	Ministero dell'Interno – Caserma Ferdinando di Savoia		
	7	355	P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone		
	8	356	Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi		
	9	357	Ministero Politiche Agricole		
	10	358	Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari		
	11	359	Camera dei Deputati – Complesso del Seminario		
	12	360	Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema		
	13	361	Palazzo Venezia		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	14	362	Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo		
	15	363	Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo		
	16	364	Museo Storico delle Comunicazioni		
	17	365	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto		
	18	366	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto		
	19	367	Senato della Repubblica – Complesso della Minerva		
	20	368	Camera dei Deputati – Vicolo Valdina		
	21	369	Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio		
	22	370	Ministero Beni Culturali – Collegio Romano		
20 (ex 18)			PIANO STRAORDINARIO DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	EDILIZIA SCOLASTICA	PIANO STRAORDINARIO DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI
	1	371	1° programma stralcio		
	2	372	2° programma stralcio		
21			PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA E MESSA IN SICUREZZA <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture (Delibera CIPE 51/2009) non confermati)</i>		
	1	373	Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma		
	2	374	Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009		
	3	375	Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese		
	4	376	Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico		
	5	377	Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare		
22			PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA <i>Il programma è stato articolato per singoli interventi</i>		EDILIZIA CARCERARIA
	1	378	Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta		
	2	379	Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali		
	3	380	Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis		
	4	381	Nuovo istituto penitenziario di Oristano		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DEF 2012-2014 Tabella 1: PIS Aggiornamento aprile 2011
	5	382	Nuovo istituto penitenziario di Forlì		
	6	383	Nuovo istituto penitenziario di Rovigo		
	7	384	Nuovo istituto penitenziario di Savona		
	8	385	Nuovo istituto penitenziario di Reggio Calabria in località Arghillà		
23			INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI ALLE CELEBRAZIONI PER IL 150° ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA (DPEF 2008-2012)		
	1	386	Roma - Centro delle scienze e delle tecnologie (DPEF 2008-2012)		
	2	387	Firenze - Parco della musica (DPEF 2008-2012)		
	3	388	Venezia - Palazzo del cinema		150° Anniversario Unità d'Italia – Nuovo palazzo del cinema, dei congressi di Venezia (voce facente parte della macro opera Sistemi Urbani)
	4	389	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
24			PARCO DELLA SALUTE - OSPEDALE NUOVE MOLINETTE		
	001	390	Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette (Del. CIPE 3/2005 Integrazione 1° programma delle opere strategiche)		

LEGENDA



MACRO OPERE



NUOVI INSERIMENTI 9° Allegato infrastrutture



NUOVI INSERIMENTI 8° Allegato infrastrutture



NUOVI INSERIMENTI 7° Allegato infrastrutture non confermati



VARIAZIONI



PROCEDIMENTI INTERROTTI

COSTO PER OPERA E VARIAZIONI RISPETTO AL RAPPORTO 2010

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
1			SISTEMA VALICHI	18.602,953	Eliminata, su indicazione del DEF 2012-2014, l'opera denominata "Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009". Tale voce risulta confluita nell'opera "Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona"
	1	1	Trafo del Frejus	397,021	
	2	2	Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	6.900,000	
	3	3	Sempione traforo ferroviario	3.005,000	
	4	4	Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	8.300,932	Acquisizione, su indicazione del DEF 2012-2014, degli interventi: "Asse ferroviario Fortezza - Verona" dal Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero; "Terminal ferroviario di Isola della Scala", Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010, tra gli interventi della macro opera "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali"
2			CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	73.510,139	
	1	5	Linea ferroviaria Aosta - Martigny	450,000	
	2	6	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	27.366,000	Acquisizione, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'intervento "Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano) " dal Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa
	3	7	Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna ferroviario	875,000	
	4	8	Accessibilità ferroviaria Malpensa	4.018,603	Acquisizione, su indicazione del DEF 2012-2014, degli interventi: "Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" dai Sistemi Urbani; Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture"(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione RFI di Rho Fiera Milano e l'Aeroporto di Malpensa"
	5	9	Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino	2.375,000	Nel 2010 faceva parte dell'opera anche l'intervento "(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche", attuale opera dei Sistemi Urbani

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	6	10	Accessibilità ferroviaria Valtellina	90,416	
	7	11	Traforo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves	516,457	Acquisizione, su indicazione della DFP 2011-2013 , dell'intervento nuova funivia Pontal di Entrèves
	8	12	Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari	13.635,780	
	9	13	Accessibilità stradale Valtellina	2.355,385	
	10	14	Accessibilità Malpensa	1.129,090	
	11	15	Autostrada Asti-Cuneo	1.271,470	
	12	16	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè	3.000,000	
	13	17	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.	8.792,675	
	14	18	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	5.601,205	
	15	19	Riqualifica viabilità ex SS n° 415 Paullese	167,350	
	16	20	Riqualificazione viabilità ex SS n° 236 Goitese: Variante di Goito	47,000	
	17	21	Riqualificazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale	54,658	
	18	22	Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510.	368,000	
	19	23	Adegamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhia' nel Nodo Idraulico di Ivrea	0,000	
	20	24	(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia	70,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture
	21	25	(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico	934,520	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	22	26	Collegamento fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova	175,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	23	27	(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	216,530	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture
	24	28	Linea ferroviaria Trieste-Capodistria	0,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
3			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	7.340,724	
	1	29	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	2.773,758	Trasferimento, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'ex opera "Asse ferroviario Fortezza - Verona" nel Sistema valichi
	2	30	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.566,966	
4			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	91.191,380	
	1	31	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	8.992,500	
	2	32	Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	1.492,000	Trasferimento, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'ex opera "Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano) " nel Corridoio Plurimodale Padano
	3	33	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	36.437,000	
	4	34	Adeguamento rete ferroviaria meridionale	904,000	
	5	35	Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava	768,870	
	6	36	Nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa - Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra (progetto unitario tratte autostradali Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa)	5.760,000	
	7	37	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.783,080	
	8	38	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo - Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	303,859	
	9	39	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	861,610	
	10	40	Adeguamento Salaria	2.287,466	
	11	41	Adeguamento S.S. 156 dei Monti Lepini	291,282	
	12	42	Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno	271,380	
	13	43	Pontina-A12-Appia	4.845,580	Nel 2010 divisa in due opere "Pontina-A12-Appia" e "Sistema Intermodale Integrato Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone"
	14	44	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.695,000	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	15	45	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	11.539,790	
	16	46	Autostrada Messina - Palermo: completamento	1.032,680	
	17	47	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	2.262,214	
	18	48	Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela	816,220	
	19	49	Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	1.425,470	
	20	50	SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania	387,000	
	21	51	Itinerario Ragusa - Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114	815,375	
	22	52	Asse Gela-Agrigento-Trapani	1.880,593	
	23	53	Asse Palermo-Agrigento: SS 121-SS 189	1.718,411	
	24	54	Velocizzazione linea ferroviaria Venafro - Campobasso	150,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	25	55	Completamento strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro	25,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	26	56	Adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda - Larino	75,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	27	57	Nuova strada di collegamento veloce Sant'Elia - fondovalle Tappino	40,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	28	58	S.S. 647 Fondo Valle Biferno - Larino	20,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	29	59	Completamento Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturmo al confine del Lazio	60,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	30	60	Completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbano di Campobasso	100,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	31	61	Collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle Biferno	150,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
5			CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	4.488,454	
	1	62	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	1.923,448	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	2	63	Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna	102,000	
	3	64	Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	364,075	
	4	65	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16	115,690	
	5	66	Bari-Matera strada (SS 96-SS 99)	251,172	
	6	67	Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera	180,760	
	7	68	SS 172 dei Trulli	252,120	
	8	69	Ammodernamento SS 7 - SS 106	77,667	
	9	70	Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria Di Leuca)	287,746	
	10	71	Completamento funzionale SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce	36,210	
	11	72	Ammodernamento SS 16 tronco Maglie - Otranto	81,750	
	12	73	Ammodernamento SS 16 - Tratta marchigiana	205,816	
	13	74	SS 16 Adriatica: variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini Nord		Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	14	75	SS 16 Adriatica: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tang. Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta		Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	15	76	Variante S.S. 16: circonvallazione di Vasto - San Salvo	110,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	16	77	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona	150,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	17	78	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Montesilvano a Silvi Marina Nord	250,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	18	79	Strada a scorrimento veloce Lanciano - Val di Sangro e collegamento al casello autostradale A14	100,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
6			CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	26.724,322	Trasferimento, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'opera "Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea" nel Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica
	1	80	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	1.166,090	
	2	81	Asse ferroviario Milano-Firenze	13.134,600	
	3	82	Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	227,500	
	4	83	Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze	3.622,700	
	5	84	Nodo stradale e autostradale di Bologna	1.684,330	
	6	85	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	506,002	
	7	86	Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna	175,000	
	8	87	Nuova tratta Modena-Lucca	4.000,000	
	9	88	Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi	634,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010
	10	89	Potenziamento e velocizzazione della linea Foligno-Terontola	416,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	11	90	Connessione Nord rete ferroviaria F.C.U. con la rete nazionale RFI	132,830	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	12	91	Strada Statale 9 Emilia	998,100	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	13	92	Completamento SS 219 Pian d'Assino	27,170	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
7			PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	5.496,190	
	1	93	Sistema MO.S.E.	5.384,463	
	2	94	Realizzazione interventi di cui all'art. 6, lett. a-b-c- della Legge 798/1984 e ricompresi in piani-programmi approvati dal Comitato previsto dall'art. 4 della stessa legge. I Comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti.	111,727	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
8			PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	7.200,000	Trasferimento, su indicazione del DEF 2012-2014, delle ex opere "Opere connesse al Ponte sponda calabra - Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello" e "Opere connesse al Ponte sponda siciliana - Stazione di Messina", tra gli interventi dell'"Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania "
	1	95	Ponte sullo Stretto di Messina	6.350,000	
	2	96	Opere complementari Ponte sullo Stretto	850,000	Nuova opera, su indicazione della DFP 2011-2013, non identificata dalla stessa come nuovo inserimento
9			CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	67.297,967	
	1	97	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	3.352,970	
	2	98	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	792,200	
	3	99	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci	834,870	
	4	100	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	253,603	
	5	101	Valichi stradali appenninici - Emilia Romagna	544,903	
	6	102	Valichi stradali appenninici - Toscana	958,000	
	7	103	Asse viario Fano-Grosseto	4.156,743	
	8	104	Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna	2.177,260	
	9	105	Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità	1.139,950	
	10	106	Strada delle Tre Valli	809,830	
	11	107	Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti	231,100	
	12	108	Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli	294,676	
	13	109	SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L'Aquila)	91,796	
	14	110	Pedemontana Abruzzo-Marche	570,000	
	15	111	Galleria sicurezza Gran Sasso	76,530	
	16	112	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli S. Vittore	3.371,100	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	17	113	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	2.252,321	
	18	114	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico	4.920,431	
	19	115	Collegamento Salerno-Potenza-Bari - Tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99	595,000	
	20	116	Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria	1.315,000	
	21	117	Corridoio Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	18.849,674	
	22	118	Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli Bari	5.280,000	Acquisizione, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'intervento "Completamento e raddoppio Napoli - Cancellone - Frasso Telesino - Apice - Orsara", Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010 tra le opere del Corridoio Tirrenico Nord Europa
	23	119	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica	745,000	Nuovo inserimento 9° allegato infrastrutture
	24	120	Linea ferroviaria Pescara-Roma - Potenziamento	100,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	25	121	Linea ferroviaria Pescara-Roma - Velocizzazione	2.000,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	26	122	Nuova tratta ferroviaria L' Aquila - Tagliacozzo	730,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	27	123	Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea	9.768,000	Acquisizione, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'opera "Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea" dal Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale
	28	124	Raccordo autostradale Siena - Firenze (Adeguamento e messa in sicurezza)	350,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture
	29	125	S.S. n° 652 "Di Fondo Valle Sangro"	160,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	30	126	S.S. 17 Appennino Abruzzese e Appuro - Sannitico	200,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	31	127	S.S. 81 Piceno Aprutina: lavori di ammodernamento tronco Villa Lempa - variante SS 80 (Il stralcio)	7,010	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	32	128	S.S. 261 Subequana L'Aquila - Molino Aterno	70,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	33	129	S.S. 690 Avezzano - Sora	300,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
10			SISTEMI URBANI	43.467,172	Trasferimento, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'opera "Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" nel Corridoio Plurimodale Padano
	1	130	Programma Grandi Stazioni	685,935	
	2	131	Rete metropolitana dell'area milanese	4.946,188	Acquisizione, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'intervento "Prolungamento della linea metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro" dall'opera "Monza metropolitana "
	3	132	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	283,200	
	4	133	Accessibilità stradale Fiera Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Pero" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale.	267,750	
	5	134	Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria:	1.175,750	Compreso l'intervento "Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase", nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010
	6	135	Torino metropolitana (Linea 1 tratte 3, 4 e 6)	974,942	
	7	136	Monza metropolitana	1.293,982	Trasferimento, su indicazione del DEF 2012-2014, dell'intervento "Prolungamento della linea metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro" tra gli interventi dell'opera "Rete metropolitana dell'area milanese"
	8	137	Brescia Metropolitana	918,093	
	9	138	Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	314,650	
	10	139	Aeroporto di Vicenza	16,500	
	11	140	Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale	12,000	
	12	141	Metropolitana lagunare di Venezia	377,000	
	13	142	Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia	50,000	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	14	143	Nodo di Trieste - Penetrazione grande viabilità nord: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla grande viabilità triestina	1.467,550	
	15	144	Bologna - Metropolitana	950,005	
	16	145	Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna)	408,200	
	17	146	Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)	213,440	
	18	147	Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana di Genova	325,808	
	19	148	Nodo stradale e autostradale di Genova	4.631,208	
	20	149	Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3)	640,420	
	21	150	Roma: nodo ferroviario (nodo urbano di Roma)	1.392,000	
	22	151	Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	151,500	
	23	152	Roma: linee D e C metropolitana, GRA	7.414,825	
	24	153	Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale	245,000	
	25	154	Completamento rete metropolitana regionale campana (comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta) Napoli metropolitana - Sistema di metropolitana regionale (SMR): sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	6.665,381	
	26	155	Tangenziale di Napoli collegamento costiero	153,980	
	27	156	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli	189,420	
	28	157	Bari tangenziale - SS 16 - Variante alla SS 16 dall'intersezione con la tangenziale di Bari (prog.va Km 805 circa) a Mola di Bari (prog.va Km 822 circa)	267,100	
	29	158	Bari nodo ferroviario e metropolitana	548,859	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	30	159	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari	124,843	
	31	160	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana	95,600	
	32	161	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina	600,000	
	33	162	Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	1.550,750	
	34	163	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania	1.204,706	
	35	164	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo	408,500	
	36	165	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia	5,500	
	37	166	Nodo di Ivrea	111,587	
	38	167	Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze)	105,000	
	39	168	(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche (ex Altri interventi tra cui corso Marche)	1.708,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010 tra gli interventi del Corridoio Plurimodale Padano
	40	169	(P) Bologna - SFM metropolitano	62,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010
	41	170	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - III fase tratte Conegliano-Belluno Monselice-Rovigo	120,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	42	171	Nodi urbani Abruzzo - Interventi per l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma	10,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	43	172	Risanamento idrogeologico Abruzzo - Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti	330,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	44	173	Metropolitana leggera di Campobasso	50,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
11			PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	4.520,457	
	1	174	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari	1.400,030	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	2	175	(P) SS291 "della Nurra" - Bivio Olmedo - Alghero - Aeroporto di Fertilia	264,743	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	3	176	Completamento, adeguamento tratta Nuoro-Olbia-S. Teresa di gallura (Adeguamento SS 131 DCN, SS 125 e 133 bis)	340,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	4	177	Allacciamento al Porto di Olbia - Ripristino tessuto urbano e riqualificazione aree lungomare interessate dalla costruzione dell'asse di scorrimento in galleria per il collegamento del porto di Olbia	16,494	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	5	178	SS 131-SS 125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"	37,370	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	6	179	SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento	665,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010
	7	180	Viabilità sotterranea nell'area metropolitana di Cagliari - Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Riva di Ponente a viale Colombo, nell'ambito portuale della via Roma	140,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	8	181	Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195	110,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	9	182	Metropolitana per l'area vasta di Cagliari	500,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	10	183	Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195	45,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	11	184	Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari-Elmas	8,640	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	12	185	Velocizzazione/Potenziamento S.Gavino-Sassari Olbia	609,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	13	186	Adeguamento impianti portuali di Olbia	53,063	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	14	187	Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci	31,617	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	15	188	Adeguamento di impianti portuali di Porto Torres	112,000	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	16	189	Adeguamento di impianti portuali di Cagliari	133,500	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	17	190	Interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano	54,000	Nuovo inserimento 9 allegato infrastrutture
12			HUB PORTUALI	3.320,807	
	1	191	Hub portuale Ancona - Allacci plurimodali	727,273	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	2	192	Hub portuale di Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	482,022	
	3	193	Hub portuale di Taranto	189,740	
	4	194	Hub portuale - Allacciamenti plurimodali Genova, Savona, La Spezia	878,934	
	5	195	Hub portuale di Trieste - Allacci plurimodali e piattaforma logistica	439,820	
	6	196	Hub Portuale di Ravenna	108,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010. Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	7	197	Hub portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali	261,558	
	8	198	Piastra portuale di Catania		
	9	199	Piastra portuale di Palermo: realizzazione strada di collegamento del porto con la circonvallazione	55,260	
	10	200	Piastra portuale di Messina: collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e il porto (c.d. via del Mare)		
	11	201	Piastra portuale di Trapani		
	12	202	Allacci plurimodali porto di Venezia	40,000	
	13	203	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Lietto a Piove di Sacco	41,700	
	14	204	Completamento porto di Ortona	96,500	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
13			HUB INTERPORTUALI	2.163,235	
	1	205	Hub interportuale Poggio Mirteto - Centro intermodale del Tevere (Spostamento scalo merci Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto)	55,000	
	2	206	Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali	130,052	
	3	207	Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni	202,551	
	4	208	Hub interportuali area romana	522,183	
	5	209	Hub interportuale di Segrate - Opere complementari del centro intermodale - 1 lotto, 2° stralcio	86,300	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	6	210	Hub interportuale di Jesi - Infrastrutture di allaccio - II° e III° lotto	30,090	
	7	211	Hub interportuale di Novara	469,758	
	8	212	Hub interportuale area brindisina	88,975	
	9	213	Hub interportuale di Catania	113,660	
	10	214	Interporto di Termini Imerese	89,863	
	11	215	Hub Interportuali - Augusta	85,000	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture
	12	216	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce	26,080	
	13	217	Piastra logistica umbra	94,723	
	14	218	(P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto		Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture
	15	219	Hub Interportuale Porto di Cremona (ex Nuova conca di accesso al porto di Cremona)	24,000	
	16	220	Interporto di Trento		
	17	221	Piattaforma Logistica Adriatica Sud	145,000	
14			GRANDI HUB AEROPORTUALI - ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI	1.722,470	
	1	222	Hub aeroportuale sistema Veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona)	314,320	
	2	223	Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma	306,800	
	3	224	Completamento impianto aeroportuale di Catania		
	4	225	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto	1.085,000	
	5	226	Adeguamento degli allacci e potenziamento dell'aeroporto dell'Abruzzo	9,850	
	6	227	Sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno		
	7	228	Adeguamento e messa a norma dell' aeroporto d'Abruzzo	6,500	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
15			SCHEMI IDRICI	5.722,715	
	1	229	MOL - Acquedotto Molisano Centrale	82,760	
	2	230	MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invase dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro	25,820	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	3	231	MOL - Acquedotto Molisano Destro	27,296	
	4	232	MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento	75,000	
	5	233	MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro		
	6	234	ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara	5,170	
	7	235	ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	87,108	
	8	236	ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano		
	9	237	ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento	29,343	
	10	238	ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti		
	11	239	ABR - Disinquinamento del Fiume Aterno-Pescara: costruzione di fognatura ed impianti per il trattamento delle acque a servizio di insediamenti civili e industriali.	87,800	
	12	240	ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano	92,960	
	13	241	ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino	99,500	
	14	242	CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano	188,530	
	15	243	CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano	387,430	
	16	244	CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno	45,050	
	17	245	CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno	61,750	
	18	246	CAM - Completamento acquedotto Salernitano	210,000	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	19	247	CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli	74,380	Nuovo inserimento 8° allegato infrastrutture, già monitorato nel 2010
	20	248	CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele	207,183	
	21	249	BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G	85,700	
	22	250	BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (progetto BAS 3)	56,847	
	23	251	BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto	110,870	
	24	252	BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino	213,000	
	25	253	BAS - Riutilizzo delle acque basse jonico - lucane	48,000	
	26	254	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	17,220	
	27	255	BAS - Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T	65,000	
	28	256	BAS - Adduttore Camastra Val Basento	50,000	
	29	257	BAS - Completamento dello schema irriguo delle aree del Medio Agri - 1° lotto funzionale	10,000	
	30	258	BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita	46,490	
	31	259	BAS - Razionalizzazione, ottimizzazione e completamento impianti irrigui con recupero efficienza e risparmio idrico	1,000	
	32	260	BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre	37,690	
	33	261	BAS - Opere per l'integrazione delle condotte maestre, delle diramazioni, dei serbatoi e del completamento delle reti di distribuzione di alcuni abitati della Valle dell'Agri	20,990	
	34	262	BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico	28,740	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	35	263	BAS - Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni	22,640	
	36	264	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto	69,990	
	37	265	PUG - Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto	52,616	
	38	266	PUG - Potenziamento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni	73,000	
	39	267	PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano		
	40	268	PUG - Adduzione dall'invaso di Ponte Liscione fino a Occhito: vettoriamento idrico del Bacino del Biferno a valle della diga di Ponte Liscione, al bacino del Fortore nell'invaso di Occhito	214,000	
	41	269	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	19,683	
	42	270	PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino)	24,300	
	43	271	PUG - Accumulo di risorsa idrica per 16 M.mc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto	103,000	
	44	272	CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro	55,780	
	45	273	CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco	82,633	
	46	274	CAL - Galleria di derivazione e opera di presa della diga sul torrente Menta	10,846	
	47	275	CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta	103,594	
	48	276	CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano	87,800	
	49	277	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio	52,330	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	50	278	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	89,940	
	51	279	SIC - Acquedotto Montescuro Ovest	74,310	
	52	280	SIC - Potabilizzazione invaso Garcia	5,170	
	53	281	SIC - Completamento invaso Blufi	98,680	
	54	282	SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse	45,700	
	55	283	SIC - Potenziamento acquedotti siciliani Centro-Orientale	67,000	
	56	284	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche- Collegamento Liscia - Coghinas		
	57	285	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche- Collegamento Liscia		
	58	286	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis-Mogoro 1°, 2° e 3° lotto	68,970	
	59	287	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Monte Lerno - Tirso		
	60	288	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Coghinas - Monte Lerno		
	61	289	SAR - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento (lotto 1)	83,220	Nel 2010 riunita nell'opera utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento
	62	290	SAR - Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2	9,400	Nel 2010 riunita nell'opera utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento
	63	291	SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu	120,000	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	64	292	SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Scheda n. 39 PRGA – Secondo e terzo lotto	55,196	
	65	293	SAR - Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla	0,160	
	66	294	MOL - Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	435,800	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	67	295	ABR - Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	1.018,330	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
16			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	964,700	
	1	296	Variante sul metanodotto di importazione dall'Algeria - Variante tr. 9 S. Vincenzo C. - Tarsia		
	2	297	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Tarvisio - Malborghetto, Malborghetto - Bordano, Bordano - Flaibano		
	3	298	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Istrana - Camisano		
	4	299	Metanodotto importazione Libia - tratto offshore entro 12 miglia, e tratto Gela - Enna		
	5	300	Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli - Parma		
	6	301	Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere - Minerbio		
	7	302	Completamento rete interregionale - Metanodotto Bernalda - Palagiano		
	8	303	Collegamento di un giacimento alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Gagliano - Sparacollo		
	9	304	Collegamento di uno stoccaggio alla Rete Nazionale Gasdotti - Allacciamento del giacimento di Collalto		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	10	305	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Bologna-Milano		
	11	306	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Milano-Torino		
	12	307	Terminali di rigassificazione - Offshore Adriatico		
	13	308	Terminali di rigassificazione - Taranto		
	14	309	Nuovo Terminale di importazione di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Brindisi		
	15	310	Terminali di rigassificazione - Vado Ligure		
	16	311	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Collalto		
	17	312	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Alfonsine		
	18	313	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Bordolano		
	19	314	Giacimenti di idrocarburi - Insediamento produttivo di Tempa Rossa	964,700	
	20	315	Giacimenti di idrocarburi - Miglianico		
	21	316	Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico		
	22	317	Programma pilota di impianti di termovalorizzazione		
17			PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE	1.003,078	
	1	318	Linea a 380 kV "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera	59,578	
	2	319	Elettrodotto a 380 kV in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho	46,500	
	3	320	Elettrodotto a 380 kV Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rapolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)	12,000	
	4	321	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)	750,000	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	5	322	Stazione elettrica 380/220/150 kV di Striano - Nuova stazione 380/220/150 kV nell'area pedemontana a est del Vesuvio		
	6	323	Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse	135,000	
	7	324	Tratto italiano della linea 380 kV Cordignano -Lienz (Austria)		
	8	325	Linea 380 kV Venezia Nord-Cordignano (TV): consentirà di alimentare in sicurezza le stazioni di trasformazione esistenti di Udine Ovest, Cordignano (TV) e Sandrigo (VI) e le future stazioni di Montecchio (VI) e Vedelago (TV) e di eliminare locali limitazioni al processo di liberalizzazione del mercato elettrico		
	9	326	Linea 380 kV La Spezia-Acciaiole (LI): gli interventi previsti sulla linea esistente consentiranno di rimuovere le attuali limitazioni all'esercizio		
	10	327	Raccordi tra le linee 380 kV Poggio a Caiano (PO)- Roma Nord e Montalto di Castro (VT)- Suvereto (LI), in prossimità di Grosseto, per migliorare gli scambi in sicurezza tra le aree Centro-Nord e Centro-Sud.		
	11	328	Linea 380 kV Rizziconi (RC) - Laino (CS): farà aumentare l'affidabilità della rete di trasmissione in Calabria e gli scambi Sicilia-Continente		
	12	329	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Montecchio (VI)		
	13	330	Stazione di trasformazione 380/130 kV in provincia di Treviso (Vedelago)		
	14	331	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Carpi (MO)		
	15	332	Stazione di trasformazione 380/220 kV di Santa Barbara (AR) (4)		
	16	333	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Casellina (F1) (4)		
	17	334	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Abbazia (MC)		
	18	335	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Villavalle (TN)		
	19	336	Stazione di trasformazione 380/220/150 kV di Striano (NA)		

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	20	337	Stazione di trasformazione 380/150 kV di Feroletto (CZ)		
	21	338	Stazione di trasformazione 220/130 kV di Pietrafitta (PG)		
	22	339	Raccordi alla stazione di trasformazione 380/220/150 Kv di Laino (CS)		
	23	340	Raccordi 150 kV alla stazione di trasformazione 380/150 kV di Paternò(5) (CT)		
	24	341	Raccordi 220 kV alla stazione di trasformazione 220/150 kV di Villasor (CA)		
	25	342	Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kV Sorgente Rizziconi		
	26	343	Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kV Foggia Benevento		
	27	344	Collegamento tra Padova e Venezia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Dolo Camin Fusina		
	28	345	Nuovo elettrodotto a 380 kV Lodi-Pavia "Chignolo Po-Maleo"		
	29	346	Collegamento tra Udine e Gorizia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Udine Ovest Re di Puglia		
	30	347	Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Trino Lachiarella		
18			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI		
	1	348	Interventi nel comparto delle telecomunicazioni		
19			OPERE STRATEGICHE FINALIZZATE AD ASSICURARE L'EFFICIENZA DI COMPLESSI IMMOBILIARI SEDI DI ISTITUZIONI E DI OPERE LA CUI RILEVANZA CULTURALE TRASCENDE I CONFINI NAZIONALI (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	304,630	
	1	349	Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro	26,396	
	2	350	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto	10,535	
	3	351	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto	15,392	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	4	352	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni	22,990	
	5	353	Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo	27,636	
	6	354	Ministero dell'Interno – Caserma Ferdinando di Savoia	25,907	
	7	355	P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone	6,821	
	8	356	Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi	12,371	
	9	357	Ministero Politiche Agricole	28,361	
	10	358	Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari	16,423	
	11	359	Camera dei Deputati – Complesso del Seminario	5,400	
	12	360	Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema	7,784	
	13	361	Palazzo Venezia	6,622	
	14	362	Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo	5,479	
	15	363	Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo	14,988	
	16	364	Museo Storico delle Comunicazioni	5,085	
	17	365	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto	2,798	
	18	366	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto	9,445	
	19	367	Senato della Repubblica – Complesso della Minerva	23,997	
	20	368	Camera dei Deputati – Vicolo Valdina	20,125	
	21	369	Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio	4,537	
	22	370	Ministero Beni Culturali – Collegio Romano	5,540	
20			PIANO STRAORDINARIO DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	489,083	
	1	371	1° programma stralcio	193,884	
	2	372	2° programma stralcio	295,199	
21			PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA E MESSA IN SICUREZZA	1.021,288	
	1	373	Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma	29,648	

N° Macro opera	N° opera	N° progr opera	Denominazione	Costo opere	Variazioni
	2	374	Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009	226,421	
	3	375	Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese	0,400	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	4	376	Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico	358,400	Variazione del livello da "intervento" a "opera"
	5	377	Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare	406,419	
22			PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA	503,268	
	1	378	Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta	86,132	
	2	379	Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali	85,966	
	3	380	Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis	57,203	
	4	381	Nuovo istituto penitenziario di Oristano	48,664	
	5	382	Nuovo istituto penitenziario di Forlì	59,253	
	6	383	Nuovo istituto penitenziario di Rovigo	52,050	
	7	384	Nuovo istituto penitenziario di Savona	62,000	
	8	385	Nuovo istituto penitenziario di Reggio Calabria in località Arghillà	52,000	
23			INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI ALLE CELEBRAZIONI PER IL 150° ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA	402,705	
	1	386	Roma - Centro delle scienze e delle tecnologie	43,726	
	2	387	Firenze - Parco della musica	236,919	
	3	388	Venezia - Palazzo del cinema	79,560	
	4	389	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria	42,500	
24			PARCO DELLA SALUTE - OSPEDALE NUOVE MOLINETTE	0,000	
	1	390	Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette (Del. CIPE 3/2005 Integrazione 1° programma delle opere strategiche)	0,000	

LEGENDA



MACRO OPERE



VARIAZIONI



PROCEDIMENTI INTERROTTI

NOTA METODOLOGICA ²⁷

Monitoraggio 30 Aprile 2004 – Primo elenco delle opere incluse nel Programma delle infrastrutture strategiche (PIS)

Il punto di partenza per individuare l'elenco completo di tutti gli interventi rientranti nel campo di applicazione della legislazione speciale nata con la legge n. 443/2001 è stato l'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001.

Tale allegato rappresenta una sintesi del primo Programma delle infrastrutture strategiche e individua 117 interventi, articolati in 17 macro opere (sistema valichi, corridoi plurimodali padano, tirreno-brennero, tirrenico nord Europa, adriatico, dorsale centrale e dorsale appenninica, sistema Mo.S.E., ponte sullo stretto, sistemi urbani, piastra logistica della Sardegna, hub portuali, interportuali e aeroportuali, schemi idrici, piano interventi nel comparto energetico e delle telecomunicazioni).

L'elenco delle 117 opere così individuate non esaurisce il campo d'azione della legge. Infatti integrandolo con gli elenchi previsti negli allegati 2 e 3 della stessa delibera, il numero delle opere è arrivato a 228. In particolare l'allegato 2 riporta il programma dei soli interventi trasportistici articolati per regione e comprende anche quegli interventi inseriti ai soli fini dell'accelerazione delle procedure. L'allegato 3 invece riporta il dettaglio degli interventi che rappresentano il piano degli schemi idrici, articolati per regioni. Anche in questo caso sono compresi gli interventi che beneficiano della "legge obiettivo" solo per le procedure. Non sono stati oggetto del primo monitoraggio gli interventi relativi ai sistemi *Piano interventi nel comparto energetico e Piano interventi nel comparto delle telecomunicazioni*.

Per una individuazione puntuale delle opere e per una conoscenza dettagliata dello stato di attuazione di ciascuna, si è provveduto a consultare tutte le Intese generali quadro tra il MIT e le regioni o province autonome interessate (compresi gli atti aggiuntivi), i DPEF 2002 e 2003, il II e III Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali predisposto dal CNEL in collaborazione con il MIT, i soggetti aggiudicatori (ANAS e Ferrovie dello Stato i principali), nonché i bandi e i risultati di gara relativi a tali opere. Si tratta di fonti ufficiali pubbliche con informazioni non standardizzate (basti pensare alla differente denominazione dell'opera/intervento) di difficile lettura. Infatti solo a seguito di diversi controlli incrociati è stato possibile far dialogare le diverse fonti e ottenere dati confrontabili.

²⁷ La Nota metodologica riguarda i 5 Rapporti precedenti. Per il presente Rapporto si rinvia al Capitolo secondo, paragrafo 2.1.

Questa ricognizione ha permesso un ulteriore dettaglio: le 228 opere hanno generato 358 interventi, con 188 sottointerventi, e su questi si è svolto il monitoraggio.

Per ogni singola opera/intervento inclusa nell'elenco come sopra definito si è proceduto con la raccolta dei principali dati, quali la descrizione del progetto, il soggetto competente, il luogo dei lavori, il costo, il livello progettuale, l'affidamento dei lavori (bando di gara e aggiudicazione), l'avanzamento dei lavori e l'anno previsto di ultimazione dei lavori. Lo sforzo principale è stato proprio quello di standardizzare le singole informazioni, rendendole così omogenee e confrontabili. Non è stato invece possibile standardizzare i flussi finanziari e l'iter procedurale, per i quali la fonte ufficiale dettagliata più attendibile si è rivelata la delibera CIPE di attuazione della singola opera/lotto funzionale.

Monitoraggio 30 Aprile 2005 – Aggiornamento elenco interventi indicato nel Vol. 2 Tabelle sullo stato degli interventi del primo Rapporto presentato nel Maggio 2004 alla VIII Commissione della Camera

Il punto di partenza per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche è stato l'elenco indicato nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del primo rapporto presentato nel maggio 2004 alla VIII Commissione della Camera.

Tale elenco è stato modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute: nel nuovo DPEF 2005-2008 (Luglio 2004) e nella relativa nota integrativa (Ottobre 2004); nella relazione della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dicembre 2004); nelle delibere CIPE di attuazione delle singole opere/lotti funzionali; nella "Indagine sullo stato di attuazione della Legge obiettivo (Legge 21 Dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici" della Corte dei Conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato; con informazioni rese disponibili da RFI (Monitoraggio progetti Legge obiettivo, Marzo 2005); infine con i bandi e i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

Il nuovo universo di riferimento è il risultato della revisione del numero delle opere individuate nel 2004 nonché dell'integrazione di un ulteriore gruppo di opere.

Le variazioni più significative sono state: l'accorpamento di 3 progetti classificati come tre distinte opere nell'elenco riportato nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 e di conseguenza nel monitoraggio 2004, e oggi riunite in un unico progetto classificato "opera" e denominata "Nuovo asse autostradale Mestre - Civitavecchia", a seguito della presentazione di una unica proposta di realizzazione dell'opera con il sistema del *project financing* da parte del promotore, l'ATI guidato da Infrastrutture Lavori Italia insieme a Gefip Holding e

ad altre otto tra società e banche, per la quale l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse; la riorganizzazione in 5 opere dei 10 progetti coinvolti nel Programma Grandi Stazioni, così come previsto nella fase di affidamento dei lavori; la riorganizzazione dei progetti coinvolti nella macro opera "Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna", che in precedenza erano stati classificati come 8 opere, e alla luce di nuovi elementi, sono diventate 2 opere principali riferite una ai corridoi stradali e l'altra agli hub portuali e interportuali; l'accorpamento delle opere Bretella Cisterna Valmontone e Completamento corridoio tirrenico meridionale - collegamento A12 (Roma - Fiumicino) - Appia (Formia) in una unica opera denominata Progetto integrato - Completamento corridoio tirrenico meridionale A12-Appia e bretella autostradale Cisterna - Valmontone.

I nuovi progetti che hanno fatto aumentare il numero delle opere coinvolte nel Programma delle infrastrutture strategiche sono stati 25, dei quali 22 indicati dal DPEF 2005-2008 (11 nuove proposte, il piano per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, i lavori per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali e 9 nuove opere comprese tra gli schemi idrici), e 3 indicati da RFI nel "Monitoraggio progetti Legge obiettivo", Marzo 2005.

Monitoraggio 30 Aprile 2007– *Aggiornamento elenco interventi indicato nel Vol. 2 Tabelle sullo stato degli interventi del secondo Rapporto presentato nel Luglio 2005 alla VIII Commissione della Camera*

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche si è proceduto, dal punto di vista metodologico, prendendo quale riferimento i progetti indicati nell'elenco contenuto nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del secondo Rapporto del 2005.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nella delibera CIPE n. 130/2006, nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, nei DPEF 2006-2009 e 2007-2011, nel documento "Esiti tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della Legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 Ottobre 2006, nonché nel documento "Infrastrutture Prioritarie" del Ministero delle Infrastrutture del 16 Novembre 2006. Sono state, inoltre, considerate le informazioni fornite da ANAS (Legge obiettivo - Stato approvativo degli interventi, Maggio 2007) e RFI (Monitoraggio progetti Legge obiettivo, Maggio 2007), accanto a quelle di altri soggetti competenti (regioni, comuni, aziende speciali tra i principali) ed ai bandi ed i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

L'oggetto del monitoraggio ha riguardato, quindi, 243 opere risultanti dalla riorganizzazione delle opere individuate al 30 Aprile 2005, sulla base delle indicazioni contenute negli allegati 1 e 2 alla delibera 130/2006. Per quanto riguarda l'inserimento di nuove opere rispetto al 30 Aprile 2005, si è contata solo

quella relativa alle opere di accesso ai valichi che costituisce una nuova voce del DPEF 2006-2009.

Monitoraggio 30 Aprile 2009 – Aggiornamento elenco interventi indicato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 4° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel Giugno 2009

Per l'**aggiornamento dei progetti** coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche, si è proceduto, dal punto di vista **metodologico**, prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del terzo Rapporto del 2007.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nella delibera Cipe n. 130 del 2006 – Aggiornamento giugno 2008 (Allegato infrastrutture, DPEF 2009-2013), nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, nei Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria per i periodi 2008-2012 e 2009-2013, nella delibera Cipe n. 10 del 2009 e nei suoi allegati 1 - *Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche*- e 2 - *Prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture deliberate dal Cipe* -, negli atti integrativi alle Intese generali quadro sottoscritti nel 2008 e 2009, nonché nel documento *Infrastrutture Prioritarie* del Ministero delle Infrastrutture di marzo 2008, nel contratto di programma di RFI 2009-2011 e nel *Piano degli investimenti infrastrutturali Anas 2007-2011*.

Si è altresì provveduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, comuni, aziende speciali. Sono stati inoltre presi in considerazione i bandi ed i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

Monitoraggio 30 Aprile 2010 – Aggiornamento elenco interventi indicato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 5° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel Luglio 2010

Per l'**aggiornamento dei progetti** coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche, si è proceduto, dal punto di vista **metodologico**, prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del quarto Rapporto del 2010.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, negli atti integrativi alle Intese generali quadro sottoscritti nel 2009 e 2010 e nelle audizioni presso la Commissione VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati

e presso la 8^a Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato.

Si è altresì provveduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, comuni, aziende speciali. Inoltre, a partire da questo Rapporto, è stata avviata una collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici con l'obiettivo di svolgere, per il tramite dell'Osservatorio dei contratti pubblici, una ricostruzione puntuale sul deliberato CIPE al 30 aprile 2009 - aggiornata al 30 aprile 2010 - dello stato di attuazione di tutti i contratti in corso riguardanti le opere rientranti nel Programma e di monitorare nel tempo lo stato di avanzamento dei lavori.