



Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche



## L'attuazione della "legge obiettivo"

*5° 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. 152

2 luglio 2010

# Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche

## L'attuazione della "legge obiettivo"

5° Rapporto per la VIII Commissione  
ambiente, territorio e lavori pubblici

n. 152

2 luglio 2010

---

*Servizio responsabile:*

**SERVIZIO STUDI – Dipartimento Ambiente**

☎ 066760-9712 / 066760-9253 – ✉ [st\\_ambiente@camera.it](mailto: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 22 luglio 2009.

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, Antonella Stemperini;

per NOVA: Piero Fazio, Anna Nota.

*Documentazione e ricerche:*

- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici, n. 152 , 2 luglio 2010
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Tabelle sullo stato degli interventi, n. 152/1 , 2 luglio 2010
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici – Opere strategiche e contesto regionale, n. 152/2 , 2 luglio 2010
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE, n. 152/3, 2 luglio 2010 (tomo I, II, III e IV)

---

**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:** Am00146.doc

---

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

# INDICE

<b>CAPITOLO PRIMO Un sistema organico di monitoraggio del programma</b>	<b>3</b>
▪ 1.2 Le previsioni della Legge obiettivo	3
▪ 1.2 L'attività parlamentare	6
▪ 1.3 Le opere in fase di progettazione ( <i>a cura dell'Autorità</i> )	8
▪ 1.4 Il contenzioso negli appalti pubblici ( <i>a cura dell'Autorità</i> )	21
▪ 1.5 Conclusioni	35
<b>CAPITOLO SECONDO Evoluzione del programma e scenari di riferimento</b>	<b>37</b>
▪ 2.1 Il Programma delle infrastrutture strategiche al 30 Aprile 2010	37
▪ 2.2 Lo stato di attuazione dell'intero Programma	45
▪ 2.3 La Legge Obiettivo e l'evoluzione del mercato generale dei lavori pubblici	94
▪ 2.4 Le opere aggiudicate	111
<b>CAPITOLO TERZO Le opere strategiche deliberate dal CIPE</b>	<b>123</b>
▪ 3.1 L'attività del CIPE	123
▪ 3.2 Lo stato di attuazione	126
▪ 3.3 Costi, finanziamenti e fabbisogni residui	140
<b>ALLEGATI</b>	
<b>Tavola di raffronto per opera</b>	<b>161</b>
<b>Costo per opera e variazioni rispetto al Rapporto 2009</b>	<b>189</b>
<b>Nota metodologica</b>	<b>219</b>



*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 alla VIII Commissione il 14 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 stretta 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 presente Rapporto, la cui realizzazione è stata deliberata dall'Ufficio di presidenza della VIII Commissione seduta del 22 luglio 2009, è stato integrato -sulla base delle richieste della Commissione - con ulteriori approfondimenti specifici riguardanti: a) il rapporto tra investimenti infrastrutturali del Programma e indicatori infrastrutturali di fabbisogno e di erogazione di servizi a livello regionale; b) l'impatto delle opere sui nodi urbani; c) il programma di edilizia scolastica; d) 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.*

*In tale ambito, in considerazione dell'avanzato stato di realizzazione di numerose opere del Programma, la Commissione ha chiesto che il monitoraggio venisse esteso anche alla fase contrattuale e ai relativi stati di avanzamento dei lavori per ciascun contratto.*

*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 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.*

*Si segnala peraltro che con riferimento ai dati generali sui bandi di gara relativi agli appalti di lavori e alle aggiudicazioni non specificatamente riferiti alla Legge obiettivo, in questo primo anno di collaborazione la Camera dei deputati ha ritenuto - anche al fine di garantire l'omogeneità dei dati e consentire il raffronto con quelli utilizzati nei Rapporti precedenti - di utilizzare i dati elaborati dal CRESME.*

*Riguardo, invece alla totalità degli appalti relativi alla Legge obiettivo, il dato utilizzato è stato fornito dall'Autorità.*

*A partire dalla prossima edizione i dati saranno interamente riferiti alla banca dati ufficiale dell'Autorità.*



## **CAPITOLO PRIMO**

### **UN SISTEMA ORGANICO DI MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA**

#### **1.2 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 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 sul Programma delle infrastrutture strategiche (cd. **allegato Infrastrutture**).

Da ultimo, 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 dalla **Decisione di finanza pubblica** che prevede, ai sensi dell'art. 10, comma 9, l'**allegato Infrastrutture**.

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, cd. **codice dei contratti pubblici**) 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** 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.

Successivamente l'**articolo 71, comma 5, della legge n. 289 del 2002** ha 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 nazionale<sup>1</sup>.

### ***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. 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

---

<sup>1</sup> 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

all'alimentazione di una **banca dati tenuta nell'ambito dello stesso Cipe**, anche con l'utilizzazione del Sistema informativo integrato del Ministero dell'economia.

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). I soggetti accreditati al sistema sono oltre 14.400; gli utenti sono quasi 21.000.

Nel 2007 è stata avviata una **fase sperimentale** del MIP, a partire dal **settore dei lavori pubblici**. A tal fine, sono stati firmati dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) alcuni protocolli con amministrazioni centrali e locali.

Da ultimo, il **regolamento attuativo del Codice appalti** (d.lgs. 163 del 2006), approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri e in attesa di pubblicazione in G.U., prevede che il Responsabile unico del procedimento (RUP) si assicuri che sia richiesto il **CUP** e che lo stesso **sia riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili concernenti il progetto** nonché che l'elenco annuale del programma triennale riporti per ciascun lavoro l'indicazione del CUP.

Sul complesso di tali attività, il Cipe è tenuto ad inviare un **rapporto semestrale al Parlamento**. L'ultimo Rapporto trasmesso (in data 17 luglio 2009) si riferisce al secondo semestre 2008 (**DOC IX bis, n. 3**) 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 **circa 460.000 progetti** d'investimento registrati nel sistema, di cui 252.827 (pari al 55% del totale) riguardano la realizzazione di lavori pubblici e 160.329 (pari al 35% del totale) gli incentivi ad attività produttive.

Nel progetto del MIP particolare rilievo assume il **rapporto del sistema CUP con SIOPE**, in quanto dall'implementazione di tale rapporto si possono ottenere

“automaticamente” i dati finanziari per progetto: registrando infatti anche il CUP sui mandati informatici relativi ai pagamenti si ottiene l'avanzamento della spesa per progetto.

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): 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, mediante un archivio informatico gestito da Banca d'Italia.

A fine dicembre 2008, il flusso informativo del **SIOPE** comprendeva circa **18.000 mandati**, di cui **11.300 con il campo CUP** compilato correttamente, 2.100 con campo sbagliato ma in modo correggibile e 4.200 con campo CUP compilato in modo incorreggibile.

## **1.2 L'attività parlamentare**

### ***La definizione delle priorità***

Con la **risoluzione 6-00004** approvata nella seduta dell'8 luglio 2008 e la **risoluzione 6-00028** approvata nella seduta del 29 luglio 2009, il Parlamento ha evidenziato l'esigenza di proseguire nella realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) allegato al DPEF, al fine di recuperare il *gap* infrastrutturale che penalizza il nostro Paese nei confronti degli altri Paesi dell'Unione europea.

Le risoluzioni individuano quali **priorità** la realizzazione dei corridoi multimodali paneuropei, dei collegamenti trasversali e dei valichi, l'infrastrutturazione del Mezzogiorno, il rilancio economico e sociale della Sardegna nonché le infrastrutture necessarie per Expo 2015 e impegnano il governo a:

- \* individuare i provvedimenti di reintegro delle risorse FAS destinate ad infrastrutture;
- \* sostenere il potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese e favorire lo sviluppo delle reti di comunicazione di nuova generazione, con riferimento alla comunicazione elettronica a banda larga;

\* assicurare che gli interventi si conformino agli indirizzi di carattere generale, quali la sostenibilità ambientale, l'intermodalità, la riduzione del trasporto su gomma e l'incentivazione di quello su rotaia.

Nella seduta del **17 marzo 2010** la Camera ha approvato le **mozioni** Lo Monte ed altri **n. 1-00342** e Cicchitto, Cota ed altri **n. 1-00346** concernenti misure urgenti per contrastare la crisi economica in atto, impegnando il governo, tra l'altro, a valutare le opere infrastrutturali da realizzare dal punto di vista della loro sostenibilità economica ed ambientale e della loro funzionalità, **concentrando le risorse verso interventi infrastrutturali realmente utili al Paese**, definendo uno specifico **piano infrastrutturale per il Mezzogiorno**, in particolare assumendo come fondamentale la definizione del corridoio 1 Palermo-Berlino, attraverso la costruzione del Ponte sullo Stretto, il completamento dell'autostrada Reggio Calabria-Salerno, la realizzazione e l'ammodernamento delle opere di viabilità primaria e secondaria, nonché l'alta velocità Napoli-Bari; a dare operatività ad un programma di opere pubbliche, in particolare nel Mezzogiorno, concentrando l'azione sugli interventi di **edilizia sociale e scolastica, edilizia pubblica e abitativa, sicurezza sismica e difesa del suolo**, per migliorare la qualità del territorio e dell'ambiente.

#### ***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. In tale ambito, viene definito principio fondamentale, ai sensi dell' articolo 117, terzo comma, della Costituzione, la concentrazione, da parte delle regioni, su infrastrutture di interesse strategico regionale delle risorse del predetto Quadro in sede di predisposizione dei programmi finanziati dal Fondo per le aree sottoutilizzate (**fondi FAS**) e di ridefinizione dei programmi finanziati dai Fondi strutturali comunitari. La Corte costituzionale, con la sentenza n. 16 del 2010 ha definito tale disposizione "norma di principio in materia di coordinamento della finanza pubblica".

Successivamente, **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.

Le **delibere CIPE** 6 marzo 2009, n. 10, 26 giugno 2009 e 31 luglio 2009 hanno quindi ripartito le predette risorse. Tra gli interventi si ricorda il Piano per la messa in sicurezza degli edifici scolastici. La delibera CIPE del 6 novembre 2009 ha quindi stanziato risorse per l'avvio e la prosecuzione di numerose opere

incluse nel Piano, tra le quali si ricordano i 413 milioni di euro per il Programma opere minori ed interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno. Da ultimo, nella seduta del **13 maggio 2010**, il Comitato ha approvato la **rimodulazione del quadro di dettaglio del Fondo infrastrutture**, destinando i **residui**, pari a **1.424 milioni di euro**, alle **opere manutentive** della rete stradale e ferroviaria (560 milioni di euro), al superamento di **emergenze idriche**, alla funzionalità del **trasporto metropolitano**, alla organizzazione delle **piastre logistiche**, alle **opere infrastrutturali supportate da capitali privati** per una quota superiore al 50%.

In tale seduta, il Comitato ha altresì approvato il primo stralcio del programma straordinario di **interventi urgenti sul patrimonio scolastico** con assegnazione di **358 milioni di euro** a valere sulla quota di 1.000 milioni di euro destinati all'edilizia scolastica nell'ambito del Fondo Infrastrutture.

### ***Le misure acceleratorie***

Quanto all'**accelerazione delle procedure**, l'**articolo 20 del decreto-legge 185/2008** ha introdotto norme volte a velocizzare le procedure esecutive dei progetti del quadro strategico nazionale e le disposizioni processuali amministrative: da una parte, l'**individuazione con DPCM degli investimenti pubblici prioritari**, nell'ambito del Quadro strategico, da assoggettare a procedure derogatorie; dall'altra, la nomina di **commissari straordinari** con poteri di monitoraggio e di impulso. Con **decreto 5 agosto 2009** si è provveduto alla nomina dei commissari.

La **legge finanziaria 2010**, all'articolo 2, commi 232-234, anche al fine di superare alcuni rilievi mossi dalla Corte dei conti e di facilitare l'avvio di progetti strategici, 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 superiore a quattro anni, da individuarsi con DPCM.

In attuazione della cd. "**direttiva ricorsi**" (dir. 2007/66/CE) è stato adottato il **d.lgs. n. 53 del 2010**, che riforma la disciplina del contenzioso in materia di appalti pubblici. Il provvedimento, in primo luogo, mira ad un **rafforzamento degli strumenti di definizione delle liti alternativi al processo**, in particolare attraverso misure volte ad agevolare il ricorso all'**accordo bonario** e la conferma dell'**arbitrato** quale sistema preferenziale di risoluzione delle controversie negli appalti pubblici.

### **1.3 Le opere in fase di progettazione (a cura dell'Autorità)**

Per meglio comprendere le criticità che caratterizzano la fase progettuale degli appalti relativi alla realizzazione delle opere rientranti nella Legge Obiettivo, è

opportuno analizzare preventivamente le problematiche solitamente connesse alla realizzazione delle opere pubbliche in generale.

### ***I tempi tecnico-amministrativi della progettazione***

Al riguardo, la realizzazione delle opere pubbliche è una conseguenza diretta di attività di progettazione espletata in maniera dettagliata e coerente nel rispetto degli obiettivi prefissati dalle Stazioni Appaltanti in fase di programmazione. Sebbene con la Legge Quadro n. 109/94 il legislatore abbia delineato le modalità specifiche per ottenere progetti di qualità nel rispetto delle esigenze delle Pubbliche Amministrazioni rappresentate nei relativi progetti, le criticità presenti prima dell'entrata in vigore della citata norma non sono del tutto scomparse nel corso del tempo. Queste sono dovute in particolar modo alle caratteristiche della maggior parte delle Stazioni Appaltanti che in molti casi sono di piccole dimensioni e pertanto molto spesso prive di uffici tecnici in grado di espletare attività complesse come quella della progettazione che richiede l'apporto di competenze specialistiche differenti (geologi, geotecnici, strutturisti, impiantisti, informatici, ecc.).

Si deve peraltro riflettere su come al progressivo aumento del grado di complessità che l'evoluzione tecnologica induce, in generale, nella realizzazione delle opere, non sembra corrispondere un adeguato potenziamento delle strutture tecniche istituite a tale scopo presso le Stazioni Appaltanti. Questa circostanza produce inevitabilmente sia un crescente ricorso a fonti esterne alla Stazione Appaltante per la realizzazione della progettazione, sia una dilatazione dei tempi relativi all'approvazione dei progetti stessi.

Sulla base di una indagine relativa agli incarichi di progettazione ed ai tempi tecnico-amministrativi svolta dall'Autorità, sono state analizzate la frequenza e la distribuzione degli incarichi di progettazione conferiti all'interno ed all'esterno delle stazioni appaltanti, nonché la quantificazione e la distribuzione dei tempi tecnico-amministrativi delle varie fasi intercorrenti tra l'incarico di progettazione e l'aggiudicazione definitiva dell'appalto.

La *tabella 1* mostra la ripartizione degli incarichi di progettazione rispetto al tipo di progettazione (Interna/Esterna/Mista). Il primo dato che emerge dall'analisi è la prevalenza (42,9%) degli interventi con progettazione affidata all'esterno delle strutture pubbliche; altrettanto significativa è la percentuale di interventi con incarico di progettazione interno (38,2%).

**Tabella 1 – Distribuzione degli interventi per tipo di affidamento della progettazione**

<b><i>Tipo di affidamento della progettazione</i></b>	<b><i>Numero</i></b>	<b><i>%</i></b>
Mista	2.351	18,9
Interna	4.763	38,2

Esterna	5.341	42,9
<b>Totale interventi</b>	<b>12.455</b>	<b>100</b>

Per quanto riguarda la durata della progettazione, la mancanza di una data certa circa l'avvio dell'incarico di progettazione interna, fa sì che possa essere presa in esame esclusivamente la progettazione esterna.

**Tabella 2– Durata della progettazione esterna.  
Distribuzione degli interventi per classe di durata**

<b>Classi di durata (giorni)</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentuale degli interventi sul totale</b>
oltre i 10 anni	5.703	1,7
da 5 a 10 anni	2.506	5,3
da 1 a 5 anni	775	38,4
241 – 365	298	11,5
121 – 240	178	15,3
0 – 120	53	27,9
<b>Tutte le classi</b>	<b>601</b>	<b>100</b>

Dalla *tabella 2* si evince che vi è una netta preponderanza di interventi di durata compresa tra 1 e 5 anni (il 38,4% degli interventi con una durata media di 775 giorni tra l'affidamento e la consegna del progetto) ed una presenza altrettanto significativa di interventi di durata inferiore ai 4 mesi (il 27,9% degli interventi con un tempo medio di 53 giorni).

La presenza, residuale ma pur sempre significativa (1,7%), di interventi che si collocano nella fascia superiore ai dieci anni di tempo, può spiegarsi in virtù degli incarichi di progettazione dichiarati aggiudicati in anni precedenti all'applicazione della legge n. 109/1994.

Una lettura delle durate medie di redazione del progetto, per classe di importo degli interventi, conferma le aspettative circa l'ipotesi secondo cui all'aumentare dell'importo, e quindi presumibilmente all'aumentare della complessità dell'intervento, crescano anche i tempi medi necessari alla definizione del progetto, con una progressione quasi lineare (*tabella 3*).

Si passa, infatti dai 495 giorni medi per la progettazione di un intervento di costo complessivo fino a € 500.000, per giungere ad un tempo medio di 1.363 giorni per gli interventi di importo superiore a € 15.000.000.

**Tabella 3 – Durata media della progettazione esterna  
Distribuzione percentuale degli interventi per classi di importo**

<b>Classe di importo</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentual e degli interventi sul totale</b>
>= 150.000 € < 500.000 €	495	62,5
>= 500.000 € < 1.000.000 €	707	19,0
>= 1.000.000 € < 5.000.000 €	806	15,9
>= 5.000.000 € < 15.000.000 €	1.015	1,7
>= 15.000.000 €	1.363	0,9
<b>Tutte le classi</b>	<b>601</b>	<b>100</b>

Considerando l'intervallo tra la consegna del progetto e la sua approvazione esaminando (tabella 4) ed esaminando congiuntamente l'insieme della progettazione esterna e quello della progettazione interna, si evidenzia un risultato medio di 75 giorni, con un'incidenza maggiore del numero degli interventi che si collocano nella classe più bassa, quella cioè compresa tra 0 e 120 giorni (84,8%).

**Tabella 4 - Intervalli medi tra la consegna del progetto e la sua approvazione  
Distribuzione degli interventi per classe di durata**

<b>Classe di durata (giorni)</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentuale degli interventi sul totale</b>
> 365	768	4,2
241 – 365	301	3,4
121 – 240	165	7,6
0 – 120	23	84,8
<b>Tutte le classi</b>	<b>75</b>	<b>100,0</b>

I tempi medi di approvazione dei progetti risultano nettamente superiori in quelli caratterizzati da lunghi tempi di progettazione. Ciò in relazione anche al fatto che tali progetti richiedono spesso l'assenso di diverse amministrazioni e quindi l'attivazione del procedimento autorizzatorio.

Per quanto riguarda il tempo intercorrente tra l'approvazione del progetto e la pubblicazione del bando di gara<sup>2</sup> è risultato mediamente di 143 giorni, con una grossa preponderanza di interventi (68,7%) che si collocano nella fascia compresa tra 0 e 4 mesi (tabella 6).

**Tabella 5– Tempi medi tra l'approvazione del progetto (esterno ed interno) e la pubblicazione del bando. Distribuzione degli interventi per classe di durata**

<b>Classe di durata (giorni)</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentuale degli interventi sul totale</b>
> 365	685	10,5
241 – 365	296	6,4
121 – 240	170	14,5
0 – 120	41	68,7
<b>Tutte le classi</b>	<b>143</b>	<b>100,0</b>

Nell'analisi per classe di importo (tabella 6), la gran parte degli interventi (61,4%) che presentano tempi inferiori alla media, si colloca nella fascia inferiore a € 500.000 e i tempi variano al crescere dell'importo, evidenziando uno sviluppo lineare.

**Tabella 6- Tempi medi tra l'approvazione del progetto (esterno ed interno) e la pubblicazione del bando. Distribuzione degli interventi per classe di importo.**

<b>Classe d'importo</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentuale degli interventi sul totale</b>
>= 150.000 € < 500.000 €	125	61,4
>= 500.000 € < 1.000.000 €	165	19,4
>= 1.000.000 € < 5.000.000 €	177	16,6
>= 5.000.000 € < 15.000.000 €	186	1,8
>= 15.000.000 €	245	0,8
<b>Tutte le classi</b>	<b>143</b>	<b>100,0</b>

<sup>2</sup> In presenza di pubblicità su più strumenti, si è provveduto ad assumere come data di riferimento quella minima.

Passando all'esame dell'intervallo temporale tra pubblicazione e presentazione delle offerte, la lettura dei dati (*tabella 7*) evidenzia che la durata media di tale periodo è pari a circa 45 giorni. Anche in questo caso la stragrande maggioranza degli interventi esaminati (96,2%), collocata nella fascia inferiore ai 4 mesi, presenta un tempo inferiore alla media (37 giorni). Pochi interventi (0,7%) evidenziano un tempo medio largamente superiore all'anno (535 giorni in media).

**Tabella 7– Tempi medi tra la pubblicazione del bando e la consegna delle offerte**

**Distribuzione degli interventi per classe di durata**

<b>Classe di durata (giorni)</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentuale degli interventi sul totale</b>
> 365	535	0,7
241 – 365	297	0,6
121 – 240	165	2,5
0 – 120	37	96,2
<b>Tutte le classi</b>	<b>45</b>	<b>100,0</b>

Nella distribuzione per fasce di importo (*tabella 8*) si evidenzia come il tempo, con il crescere degli importi, aumenti in maniera lineare.

**Tabella 8 - Tempi medi tra la pubblicazione del bando e la consegna delle offerte**

**Distribuzione degli interventi per classe d'importo**

<b>Classe d'importo</b>	<b>Tempi medi (giorni)</b>	<b>Percentual e degli interventi sul totale</b>
>= 150.000 € < 500.000 €	43	61,0
>= 500.000 € < 1.000.000 €	44	19,3
>= 1.000.000 € < 5.000.000 €	48	16,9
>= 5.000.000 € < 15.000.000 €	71	2,0
>= 15.000.000 €	82	0,9
<b>Tutte le classi</b>	<b>45</b>	<b>100,0</b>

Nelle tabelle e nei grafici che seguono si analizzano i tempi medi tra la consegna delle offerte e l'aggiudicazione definitiva, monitorando, quindi, la capacità delle strutture amministrative delle stazioni appaltanti di espletare le

procedure di gara. La *tabella 9* evidenzia che, nella quasi totalità dei casi (94,5%), il tempo utilizzato (22 giorni) rientra nella fisiologia dell'iter amministrativo, collocandosi sotto la media generale (36 giorni). Sono sostanzialmente residuali i casi (1%) che si collocano sopra l'anno di tempo, denotando uno sviluppo patologico della procedura.

È opportuno segnalare come dai dati appena analizzati risulti un'evidente tendenza delle Stazioni Appaltanti ad allinearsi rispetto ai limiti temporali inferiori previsti nella norma.

**Tabella 9- Tempi medi tra la consegna delle offerte e l'aggiudicazione definitiva**  
**Distribuzione degli interventi per classe di durata**

<i>Intervallo di riferimento (giorni)</i>	<i>Tempi medi (giorni)</i>	<i>Percentuale degli interventi sul totale</i>
> 365	621	1,0
241 - 365	295	0,9
121 - 240	166	3,6
0 – 120	22	94,5
<b><i>Tutte le classi</i></b>	<b>36</b>	<b>100,0</b>

Per quel che riguarda, poi, la distribuzione degli interventi per classe di importo (*tabella 10*) si nota una crescita elevata dei tempi medi all'aumentare dell'importo (soprattutto al di sopra dei 5.000.000 di euro).

**Tabella 10 – Tempi medi tra la consegna delle offerte e l'aggiudicazione definitiva**  
**Distribuzione degli interventi per classe d'importo**

<b>Classe d'importo</b>	<i>Tempi medi (giorni)</i>	<i>Percentuale e degli interventi sul totale</i>
>= 150.000 € < 500.000 €	28	65,8
>= 500.000 € < 1.000.000 €	40	17,4
>= 1.000.000 € < 5.000.000 €	49	14,5
>= 5.000.000 € < 15.000.000 €	138	1,6
>= 15.000.000 €	156	0,7
<b><i>Tutte le classi</i></b>	<b>36</b>	<b>100,0</b>

I dati complessivi riportati nella *tabella 11* e nella *Figura F* mostrano un tempo medio di 900 giorni intercorrente tra la data di incarico per la progettazione esterna<sup>3</sup> e la data dell'aggiudicazione definitiva.

**Tabella 11 – Riepilogo dei tempi medi dall'incarico di progettazione all'aggiudicazione definitiva per durata media di fase**

<b><i>Fasi Amministrative</i></b>	<b><i>Tempi medi (giorni)</i></b>
Dall'incarico di progettazione esterna alla consegna del progetto	601
Dalla consegna del progetto alla sua approvazione	75
Dalla approvazione del progetto alla pubblicazione del bando di gara	143
Dalla pubblicazione del bando di gara alla presentazione delle offerte	45
Dalla presentazione delle offerte all'aggiudicazione definitiva	36
<b><i>Durata totale delle fasi amministrative</i></b>	<b><i>900</i></b>

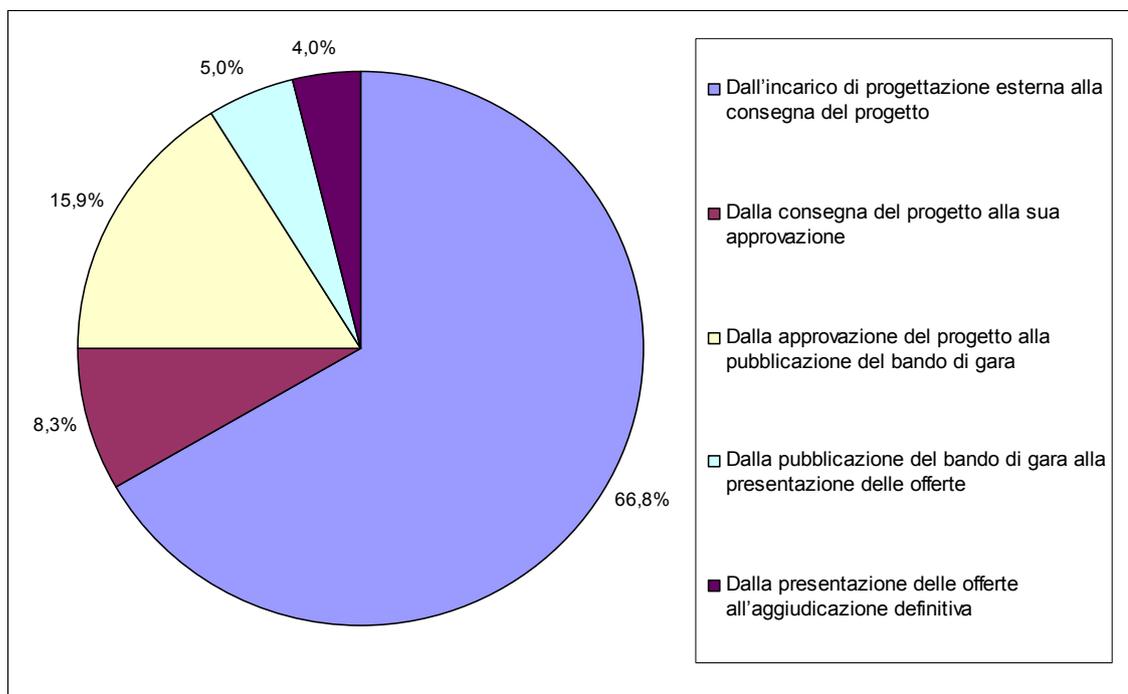
Di questi 900 giorni una gran parte sono dedicati alla fase di progettazione (601 giorni) ed alla fase decisionale propriamente detta (143 giorni), quella cioè intercorrente tra l'approvazione del progetto e la pubblicazione del bando di gara.

Inoltre, la durata media del sub procedimento relativo alla progettazione ed alla relativa approvazione è molto lunga e questo è attribuibile, oltre che alle indiscutibili difficoltà tecniche proprie della progettazione di un'opera, anche alla scarsa capacità della pubblica amministrazione di incidere sulla tempestiva conclusione del procedimento.

---

<sup>3</sup> Si ricorda che per la progettazione interna non si dispone della data di affidamento ma solo della data di approvazione.

**Figura F - Distribuzione percentuale dei tempi amministrativi dell'appalto (dall'affidamento dell'incarico di progettazione all'aggiudicazione)**



La tempistica registrata mal si concilia con la necessità di una realizzazione tempestiva delle opere pubbliche. Pertanto, risulta necessario adottare forme di semplificazione e snellimento della fase iniziale relativa alla predisposizione ed approvazione del progetto, coerentemente con quanto previsto dalla Legge 443/2001 in merito alla semplificazione delle procedure delle due principali fasi dell'iter realizzativo delle opere pubbliche, vale a dire la progettazione-autorizzazione e la realizzazione.

Ciò in considerazione del fatto che le lungaggini delle procedure ordinarie non consentono in generale di realizzare le opere di notevole interesse in tempi ragionevoli. In particolare, 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.

### ***La progettazione nelle opere rientranti nella Legge Obiettivo***

Se nel paragrafo precedente si è fatto riferimento all'intero mercato degli appalti, nel prosieguo si focalizzerà l'attenzione sulle opere riferibili alla legge obiettivo.

Per quanto concerne le 85 opere in fase di progettazione finanziate con la legge n. 443 del 2001, ciascuna della quali composta da uno o più lotti – 104 lotti

complessivamente – dalla *tabella 12* si osserva come oltre la metà dei lotti è nella fase di progettazione preliminare mentre solo il 6,7% è in fase esecutiva.

**Tabella 12 – Numero opere, lotti e fasi della progettazione.**

<b>Numero complessivo opere</b>		<b>85</b>
<b>Numero lotti</b>		<b>104</b>
<b>Livello progettazione raggiunto</b>	<b>Numero lotti</b>	<b>%</b>
Studio di Fattibilità	0	0,0%
Progetto Preliminare	57	54,8%
Progetto Definitivo	40	38,5%
Progetto Esecutivo	7	6,7%
<b>Totale</b>	<b>104</b>	<b>100,0</b>

Inoltre, a conferma di quanto già affermato nella parte introduttiva del capitolo circa gli effetti dell'incremento di complessità di realizzazione sulla fase progettuale delle opere, si osserva (*tabella 13*) come 2 progetti su 3 vengono realizzati ricorrendo a strutture esterne alla Stazione Appaltante – percentuale che sale a oltre il 70% se si aggiungono anche i lotti per cui il servizio di progettazione è in parte interno ed in parte esterno (“misto”).

**Tabella 13 – Tipologia di progettazione.**

<b>Servizio di progettazione</b>	<b>Numero lotti</b>	<b>%</b>
Interno	23	22,1%
Esterno	68	65,4%
Misto	5	4,8%
n.d.	8	7,7%
<b>Totale</b>	<b>104</b>	<b>100,0</b>

Dai dati in *tabella 14* si può osservare come a fronte di una media complessiva 552,9 milioni di euro dell'importo dei lavori da realizzare, poco meno di un terzo dei lotti presenta un valore medio di 38,5 milioni di euro mentre oltre un sesto mostri un valore medio superiore a quasi un miliardo e mezzo di euro.

**Tabella 14 – Importo lotti e ricorso a progettazione esterna.**

<b>Classe d'importo lotto (milioni di €)</b>	<b>Numero lotti</b>		<b>Importo medio (milioni di €)</b>
		<b>%</b>	
0 - 100	33	31,7%	38,5
100 - 500	30	28,8%	239,4
500 - 1.000	12	11,5%	741,7
1.000 - 2.000	11	10,6%	1.461,6
> di 2.000	6	5,8%	2.906,6
n.d.	12	11,5%	
<b>Totale</b>	<b>104</b>	<b>100,0</b>	552,9

Se si osserva altresì l'incidenza in termini percentuali del costo del servizio di progettazione esterna (*tabella 15*) che complessivamente si attesta sul 2,5%, si nota che tale valore può raggiungere livelli piuttosto consistenti. Ovviamente per lavori di importo inferiore l'incidenza del costo della progettazione risulta maggiore. Di seguito sono riportate le opere il cui costo di progettazione in termini assoluti è maggiore:

- Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia. Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza di accesso Sud alla galleria del Brennero – lotti 1 e 2. pari Costo del servizio di progettazione a € 121 milioni. Importo lavori 1.760 milioni.
- Gronda ferroviaria merci nord Torino. Nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino Bussoleno e cintura merci.  
Costo del servizio di progettazione pari a € 63.400.000. Importo lavori 1.950 milioni.
- Sistemi Stradali e Autostradali Pontina – A12 – Appia: Sistema intermodale integrato pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone.  
Costo del servizio di progettazione pari a € 59.600.000. Importo lavori 2.149 milioni.

**Tabella 15 – Incidenza relativa costi di progettazione (costo di progettazione/importo lavori) per classe d'importo lavori**

<b>Classe d'importo lotto</b>	<b>Media</b>	<b>Min</b>	<b>Max</b>
0 - 100	3,4%	1,0%	9,4%
100 - 500	2,1%	0,3%	5,0%
500 - 1.000	1,2%	0,7%	2,8%
1.000 - 2.000	3,3%	1,4%	6,9%
> di 2.000	1,7%	1,2%	1,8%
<b>Totale</b>	2,5%		
n.d.	28		

In relazione all'espletamento della conferenza dei servizi finalizzata all'ottenimento di assensi e nulla-osta dalle Amministrazioni coinvolte, si osserva – in *tabella 16* – che in circa il 60% dei casi essa risulta già espletata, mentre nei rimanenti casi le stazioni appaltanti hanno previsto di concluderla entro l'anno 2011 (*tabella 17*).

**Tabella 16 – Conferenza dei Servizi**

<b>Stato</b>	<b>Numero lotti</b>	<b>%</b>
Effettuata	62	59,6%
Non effettuata	35	33,7%
n.d.	7	6,7%
<b>Totale</b>	104	100,0%

**Tabella 17 – Conferenza dei Servizi – anno di espletamento (previsione)**

<b>Anno</b>	<b>Numero lotti</b>	<b>%</b>
entro 2010	10	38,5%
2011	4	15,4%
2012	6	23,1%
2013	6	23,1%
<b>Totale</b>	26	100,0%
n.d.	9	

Per quanto riguarda la data di pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dell'opera – *tabella 18* – si osserva una forte concentrazione nell'anno 2010 con oltre il 60% dei bandi che saranno (o sono stati) pubblicati in questo anno.

**Tabella 18 – Anno pubblicazione bando e inizio lavori.**

<b>Anno</b>	<b>Data presunta pubblicazione bando</b>		<b>Data presunta inizio lavori</b>	
	<b>Numero lotti</b>	<b>%</b>	<b>Numero lotti</b>	<b>%</b>
entro 2010	49	61,3%	25,0%	25,0%
2011	11	13,8%	35,2%	35,2%
2012	9	11,3%	10,2%	10,2%
2013	8	10,0%	14,8%	14,8%
2014	3	3,8%	8,0%	8,0%
>2015	0	0,0%	6,8%	6,8%
<b>Totale</b>	<b>80</b>	<b>100,0%</b>	<b>88</b>	<b>100,0%</b>
n.d	24		16	

Infine, per quanto riguarda la durata dei lavori (*tabella 19*) si evince un legame diretto tra dimensione economica dell'opera e tempi previsti per la relativa realizzazione, tempi che assumono una durata media di poco più di 2 anni per i lavori di importo più contenuto e raggiungono invece i 5 anni per i lavori più rilevanti dal punto di vista dei costi di realizzazione.

**Tabella 19– Durata presunta lavori in giorni.**

<b>Classe d'importo lotto</b>	<b>Media</b>	<b>Min</b>	<b>Max</b>
0 - 100	785	180	2.840
100 - 500	1.507	700	3.097
500 - 1.000	1.702	1.002	2.484
1.000 - 2.000	1.800	1.000	2.600
> di 2.000	1.896	1.124	3.453
<b>Totale</b>	<b>1.381</b>		
n.d.	17		

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

### ***Il contenzioso nelle opere pubbliche***

Prima di analizzare le forme e le modalità di contenzioso attivate nell'ambito di appalti riguardanti la realizzazione di infrastrutture strategiche rientranti nella Legge Obiettivo, è opportuno illustrare le problematiche del contenzioso relative a tutte le opere pubbliche.

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 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.

Dalle elaborazioni effettuate dall'Autorità relativamente al periodo 2000 – 2007, si rileva una evidente correlazione tra l'importo dell'appalto e le procedure

di contenzioso, infatti al crescere dell'ammontare degli appalti si registra un aumento del contenzioso che, per gli appalti di importo superiore a € 15.000.000, universo cui appartengono le infrastrutture strategiche riferibili alla Legge Obiettivo, si riscontra quasi nel 50% dei contratti.

Poiché estendendo il periodo di osservazione sino all'anno 2009 non sono state rilevate apprezzabili variazioni nei dati, si è preferito fermarsi all'analisi dei dati relativi al periodo compreso tra l'anno 2000 e l'anno 2007 per il quale, peraltro, le informazioni disponibili sono ormai consolidate.

La tabella 1 riporta il numero di appalti conclusi nel periodo 2000-2007, distinti per fascia d'importo, per i quali vi è stato contenzioso in fase di esecuzione. La tabella mostra, come anticipato, che da una incidenza del contenzioso di circa il 2% negli appalti di importo compreso tra € 150.000 e € 500.000 si arriva ad una percentuale di oltre il 46% negli appalti di importo superiore a € 15.000.000.

Nella tabella sono riportati gli appalti le cui riserve sono state definite, per via amministrativa o mediante accordo bonario, prima della conclusione dei lavori. La soluzione delle controversie non definite, come innanzi detto, è demandata, successivamente alle operazioni di collaudo, al giudice ordinario oppure agli arbitri. I dati mostrano che più del 40% delle controversie trovano la definizione prima della conclusione dei lavori e ciò ovviamente a vantaggio dell'esecuzione delle opere.

**Tabella 1 - Contenzioso nei lavori conclusi nel periodo 2000- 2007.**

Classe di importo (migliaia di €)	Lavori Conclusi		Lavori conclusi con contenzioso							
	N.	Importo Totale (Mln €)	Valori assoluti				Percentuali			
			Definito	Non Definito	Totale		Definito	Non Definito	Totale	
					N.	Importo (Mln €)			N.	Importo
≥150 < 500	47.807	12.601	371	648	1.019	292	0,78%	1,36%	2,13%	2,30%
≥ 500 < 1.000	10.041	6.966	249	294	543	398	2,48%	2,93%	5,41%	5,71%
≥1.000 < 5.000	6.035	11.289	304	426	730	1.532	5,04%	7,06%	12,10%	13,57%
≥ 5.000 < 15.000	396	3.164	62	59	121	1.058	15,66%	14,90%	30,56%	33,44%
≥ 15.000	106	3.201	23	26	49	1.518	21,70%	24,53%	46,23%	47,42%
Totale	64.385	37.222	1.009	1.453	2.462	4.798	1,57%	2,26%	3,83%	12,89%

### ***Effetti del contenzioso sulla durata dei lavori***

La maggiore durata dei lavori rispetto a quella stabilita nel Capitolato Speciale d'Appalto nei casi in cui si è registrato il contenzioso è riportata in termini percentuali nella tabella 2 ed è raffrontata con la maggiore durata di tutti gli

appalti in cui sono stati rilevati ritardi, indipendentemente dalla causa. Il confronto tra questi dati mostra che, in generale, la durata dei lavori negli appalti con la presenza di contenzioso è mediamente superiore dell'11% rispetto alla totalità degli appalti ultimati in ritardo (con contenzioso e senza).

**Tabella 2 - Scostamento della durata dei lavori in presenza di contenzioso**

Classi di importo (migliaia di €)	Scostamento della durata (%) negli appalti con contenzioso	Scostamento della durata (%) negli appalti con ritardo di esecuzione
>= 150 < 500	106,8%	89,7%
>= 500 < 1.000	103,0%	76,3%
>= 1.000 < 5.000	87,7%	69,6%
>= 5.000	57,4%	54,4%
Totale	96,8%	85,4%

Limitatamente allo specifico aspetto dello scostamento della durata negli appalti con ritardo di esecuzione, l'analisi condotta relativamente all'ultimo anno ha evidenziato che nel 2009 la maggiore durata di tutti gli appalti con ritardo di esecuzione si è ridotta dall'85,4% al 78% circa, con una lieve riduzione quindi dei maggiori tempi impiegati nella realizzazione dei lavori.

Va precisato che i maggiori scostamenti della durata dei lavori si sono registrati negli appalti di importo minore poiché, avendo tali appalti anche una durata piuttosto breve (pochi mesi), l'incidenza della dilatazione dei relativi tempi di realizzazione risulta maggiore rispetto a quella che si rileva in appalti di elevato importo, la cui durata spesso è prevista in qualche anno.

### ***Le rescissioni contrattuali***

Le rescissioni contrattuali che intervengono durante l'esecuzione del contratto e che comportano un blocco dei cantieri fino al riappalto delle opere, sono state rilevate dall'Autorità e riportate nella Tabella 3, dalla quale si evince che quelle scaturite da procedure di contenzioso sono circa quattro volte superiori al numero totale delle rescissioni, cioè alle rescissioni intervenute indipendentemente dalla presenza o meno di contenzioso nell'appalto. I casi riportati nella sottostante tabella 3 (n. 144) possono considerarsi sicuramente fattispecie di appalti in cui si è verificato un blocco dei lavori conseguente al contenzioso e rappresentano il 5,16% degli appalti, conclusi e non, in cui è insorto contenzioso. Nettamente inferiore, precisamente pari all'1,38%, è invece la percentuale di tutte le rescissioni contrattuali rilevate negli appalti, con o senza contenzioso.

**Tabella 3 - Rescissioni contrattuali**

	Numero Rescissioni	% Rescissioni
Rescissioni contrattuali scaturite da contenzioso	144	5,16%
Rescissioni intervenute indipendentemente dalla presenza di contenzioso	937	1,38%

***La distribuzione del contenzioso per tipologia di stazione appaltante e per categoria d'opera***

Dalla lettura della tabella 4 emerge chiaramente che tra le stazioni appaltanti con la maggiore percentuale di contenzioso sugli appalti di lavori conclusi vi sono l'ANAS SpA, per la quale per oltre il 13% del numero di appalti sono state attivate procedure di contenzioso e le Ferrovie dello Stato, in cui il contenzioso ha riguardato il 5% degli appalti. Va sottolineato, peraltro, che sia l'ANAS che le Ferrovie dello Stato, in considerazione della tipologia di lavori che svolgono (strade, autostrade, tratte ferroviarie, TAV, ecc.), sottoscrivono contratti di importi molto elevati, spesso relativi ad opere rientranti nella Legge Obiettivo e per i quali, come già innanzi riportato, si riscontra la presenza di contenzioso nel 50% dei casi, vale a dire in un appalto su due.

**Tabella 4 - Contenzioso suddiviso per tipologia di stazione appaltante.**

Stazione Appaltante	lavori conclusi	Contenzioso definito	Contenzioso non definito	Totale	Incidenza del contenzioso definito %	Incidenza del contenzioso non definito %	Incidenza totale %
Amministrazioni dello Stato anche ad ordinamento autonomo	3291	27	61	88	0,82%	1,85%	2,67%
Enti pubblici ed altri organismi di diritto pubblico; aziende speciali	4126	97	96	193	2,35%	2,33%	4,68%
Istituti autonomi case popolari	1830	40	71	111	2,19%	3,88%	6,07%
Regioni e comunità montane	2618	27	40	67	1,03%	1,53%	2,56%

Province	8747	97	112	209	1,11%	1,28%	2,39%
Comuni	32612	510	465	975	1,56%	1,43%	2,99%
Aziende del servizio sanitario nazionale	2016	43	49	92	2,13%	2,43%	4,56%
Anas	3467	40	421	461	1,15%	12,14%	13,30%
Concessionari ed imprese di gestione reti ed infrastrutture, di servizi pubblici; settori esclusi; soggetti privati	3809	108	104	212	2,84%	2,73%	5,57%
Ferrovie dello Stato	596	8	22	30	1,34%	3,69%	5,03%
Poste s.p.a.	857	4	6	10	0,47%	0,70%	1,17%
n.c.	416	8	6	14	1,92%	1,44%	3,37%
<b>Totale</b>	<b>64.385</b>	<b>1.009</b>	<b>1.453</b>	<b>2.462</b>	<b>1,57%</b>	<b>2,26%</b>	<b>3,83%</b>

Altrettanto interessanti sono le considerazioni che scaturiscono dalla lettura della Tabella 5, in cui è riportato il numero di procedimenti di contenzioso per categoria d'opera. Infatti, l'incidenza maggiore si rileva nelle infrastrutture di trasporti (6,68%), nelle opere ferroviarie (5,86%) ed in quelle stradali (4,21%).

**Tabella 5- Contenzioso suddiviso per categoria d'opera**

<b>Categoria d'opera</b>	<b>Lavori conclusi</b>	<b>Contenzioso definito</b>	<b>Contenzioso non definito</b>	<b>Totale</b>	<b>Incidenza Contenzioso definito %</b>	<b>Incidenza Contenzioso non definite %</b>	<b>Incidenza totale %</b>
Strade	20.914	246	635	881	1,18%	3,04%	4,21%
Ferrovie	648	12	26	38	1,85%	4,01%	5,86%
Altre infrastrutture di trasporto	1.168	31	47	78	2,65%	4,02%	6,68%
Opere di protezione dell'ambiente, di difesa del suolo, risorse idriche	7.952	100	109	209	1,26%	1,37%	2,63%
Opere di urbanizzazione ed altro	4.334	60	47	107	1,38%	1,08%	2,47%
Infrastrutture del settore energetico	486	9	8	17	1,85%	1,65%	3,50%
Telecomunicazioni e tecnologie informatiche	142	2	0	2	1,41%	0,00%	1,41%

Infrastrutture per l'agricoltura e la pesca	504	8	17	25	1,59%	3,37%	4,96%
Infrastrutture per attività industriali, artigianato, commercio, annona	908	21	21	42	2,31%	2,31%	4,63%
Edilizia sociale e scolastica	8.392	181	168	349	2,16%	2,00%	4,16%
Edilizia abitativa	2.263	47	76	123	2,08%	3,36%	5,44%
Beni culturali	2.848	42	33	75	1,47%	1,16%	2,63%
Sport, spettacolo, turismo	3.383	80	70	150	2,36%	2,07%	4,43%
Edilizia sanitaria	2.205	48	56	104	2,18%	2,54%	4,72%
Altra edilizia pubblica	7.221	104	121	225	1,44%	1,68%	3,12%
Altre infrastrutture pubbliche	787	14	16	30	1,78%	2,03%	3,81%
n.c.	230	4	3	7	1,74%	1,30%	3,04%
Totale	64.385	1.009	1.453	2.462	1,57%	2,26%	3,83%

Correlando poi i dati relativi a ciascuna tipologia di stazione appaltante (tabella 5) con quelli riguardanti le differenti categorie di opere (tabella 6), si rileva che la percentuale di contenzioso sugli appalti aggiudicati dall'ente Ferrovie dello Stato (5,03%) è molto simile a quella rilevata per la categoria delle opere ferroviarie (5,86%) e questo perché quasi tutti i lavori relativi ai collegamenti ferroviari sono realizzati dalle Ferrovie dello Stato, mentre, poiché i lavori relativi alla costruzione di opere viarie sono appaltati spesso anche dalle Province oltre che dall'ANAS SpA, la percentuale di contenzioso sugli appalti aggiudicati dall'ANAS, pari al 13,30%, è superiore a quella rilevata per la categoria delle opere stradali, pari al 4,21%. Tale dato è confermato anche dalla differente tipologia di contratti di lavori sottoscritti dalle province e dall'ANAS SpA per la realizzazione di strade. Infatti mentre gli enti provinciali eseguono lavori di costruzione di strade di importo piuttosto contenuto nei quali si rileva una limitata presenza di contenzioso, così come si evince dai dati relativi al contenzioso distribuiti per classe di importo riportati nella tabella 1, l'ANAS SpA effettua lavori stradali di importo elevato nei quali l'incidenza del contenzioso è nettamente superiore.

### ***Il contenzioso definito per via arbitrale***

Per quanto riguarda il contenzioso definito per via arbitrale, le analisi svolte dall'Autorità in numerose occasioni consentono di rilevarne i dati maggiormente significativi. In particolare, dall'esame delle informazioni si evince che circa nell'83% dei casi gli arbitrati si sono conclusi, nel corso degli anni, con la condanna delle stazioni appaltanti. Nell'anno 2009 tale percentuale, con

riferimento al complesso degli arbitrati liberi e amministrati, è risultata all'incirca del 94%.

Relativamente ai costi generati dal contenzioso, si è rilevato che la presenza di arbitrati nei contratti pubblici ha comportato per le amministrazioni costi aggiuntivi rispetto agli importi iniziali degli appalti con contenzioso, quantificati per il periodo 2002 – 2005 mediamente nel 28% e per il periodo 2007 – 2009 nel 18% dell'importo complessivo degli appalti oggetto di contenzioso, con una sensibile riduzione della relativa incidenza.

Anche l'elemento "durata" merita un'attenta riflessione per poter valutare la capacità della giustizia arbitrale sia di garantire con la dovuta celerità la tutela degli interessi pubblici connaturati nel settore, sia di rispettare le legittime aspettative delle parti direttamente coinvolte.

Il dato relativo alla durata degli arbitrati (Tabella 6) evidenzia che solo una minoranza dei procedimenti si conclude entro il termine ordinario previsto per la pronuncia del lodo. Tale termine, in base all'art. 9, comma 1, del d.m. n. 398 del 2000, era di 180 giorni dalla data di costituzione del collegio, ed ora, in virtù dell'estensione agli arbitrati amministrati delle norme del codice di procedura civile contenute nell'art. 820 c.p.c., è, ordinariamente, di 240 giorni.

**Tabella 6 - Durata arbitrati amministrati e liberi – anno 2009**

	Arbitrati Amministrati		Arbitrati Liberi	
Arbitrati conclusi entro 180 giorni	3	11	10	28
Arbitrati conclusi entro 240 giorni	8		18	
<b>Arbitrati che hanno usufruito di proroga:</b>				
Arbitrati conclusi entro 360 giorni	6	28	29	108
Arbitrati conclusi oltre i 360 giorni	22		79	

Dall'esame dei dati relativi agli arbitrati definiti (con lodo definitivo) nel corso del 2009, si desume che i procedimenti arbitrali sono generalmente attivati su iniziativa delle imprese avverso le stazioni appaltanti e si possono inoltre trarre alcune considerazioni su alcuni aspetti di rilievo per l'esame del fenomeno, quali la ripartizione territoriale degli arbitrati, la tipologia delle parti resistenti, l'oggetto degli arbitrati.

Relativamente alla ripartizione territoriale, si osserva una concentrazione di arbitrati nelle regioni meridionali del paese, nelle quali si registra quasi il 47% degli arbitrati; nelle regioni centrali la percentuale si riduce al 32% e nel settentrione al 21% circa, come si evince dalla lettura della tabella 7.

**Tabella 7 – Ripartizione territoriale degli arbitrati 2009**

	<b>Numero arbitrati conclusi (con lodi definitivi)</b>	<b>Percentuale</b>
Sud Italia	82	46,86%
Nord Italia	37	21,14%
Centro Italia	56	32%
Totale	175	100%

Per quanto riguarda invece le parti resistenti, i dati riportati nella tabella 8, suddivisi tra arbitrati amministrati (nei quali il terzo arbitro-giudice, in assenza di accordo tra le parti, è nominato dalla Camera Arbitrale) ed arbitrati liberi (nei quali i tre giudici sono nominati dalle parti), mostrano che la tipologia di stazioni appaltanti convenute negli arbitrati amministrati è rappresentata maggiormente dai Comuni e, solo per una parte esigua, da ASL, Ministeri, Consorzi, ANAS e altri soggetti. Mentre negli arbitrati liberi, oltre alla presenza di numerosi Comuni, di qualche ASL, di Ministeri, Consorzi ed altri soggetti, figurano tra le amministrazioni convenute anche Regioni e Province e la presenza dell'ANAS è decisamente superiore a quella registrata negli arbitrati amministrati.

**Tabella 8 – Parti resistenti negli arbitrati 2009**

<b>Tipologia di stazione appaltante</b>	<b>N. arbitrati amministrati</b>	<b>Percentuale arbitrati amministrati</b>	<b>N. arbitrati liberi</b>	<b>Percentuale arbitrati liberi</b>	<b>Totale N. arbitrati amministrati e liberi</b>	<b>Percentuale arbitrati amministrati e liberi</b>
Comuni	24	61,54%	51	37,50%	75	42,86%
ASL	5	12,82%	5	3,68%	10	5,71%
Ministeri	2	5,13%	13	9,56%	15	8,57%
Consorzi	2	5,13%	2	1,47%	4	2,29%
ANAS SpA	1	2,56%	34	25%	35	20%
Regioni e Province			13	9,56%	13	7,43%
Altri soggetti	5	12,82%	18	13,23%	23	13,14%
Totale	39	100%	136	100%	175	100%

Relativamente alla tipologia di oggetto degli arbitrati, ossia ai motivi dell'insorgere della controversia, dalla lettura della tabella 9 emerge che le tre principali richieste avanzate dalle imprese in sede di contenzioso riguardano l'andamento anomalo dei lavori per colpa dell'Amministrazione nel 18% dei casi,

la risoluzione e la rescissione del contratto per inadempimento e in danno della stazione appaltante nel 14% dei casi ed il risarcimento per maggiori oneri e spese generali nel 10% dei casi. Tali dati confermano le informazioni già rilevate relativamente agli oggetti degli arbitrati registrati nel periodo 2002 – 2005.

**Tabella 9 - Oggetti degli arbitrati , suddivisi per argomenti omogenei\***

Oggetto	Numero	Percentuale
Andamento Anomalo dei lavori	143	18%
Risoluzione o rescissione contrattuale per inadempimento e in danno della stazione appaltante	108	14%
Risarcimento per maggiori oneri e spese gen.	77	10%
Incremento e revisione dei prezzi	63	8%
Carenza progettuale	53	7%
Pagamento riserve regolarmente iscritte	43	6%
Ritardato o mancato pagamento dei SAL	37	5%
Rescissione, risoluzione e recesso in danno dell'appaltatore	34	4%
Irregolarità nella predisposizione del contratto e impossibilità di eseguire il contratto	31	4%
Pagamento delle opere realizzate in più	27	3,8%
Inadempimento degli obblighi contrattuali dell'appaltatore	24	3,5%
Sospensione illegittima dei lavori	21	3%
Collaudo non intervenuto nei tempi previsti	18	2,6%
Spese passive per mancato svincolo di polizze assicurative e/o fidejussorie	17	2,5%
Violazione degli obblighi da parte del committente	15	2%
Mantenimento passivo di attrezzature e macchine per fermo cantiere	15	2%
Mancanza o non tempestivo ottenimento di autorizzazioni e permessi per eseguire i lavori	15	2%
Interessi legali e rivalutazione	11	1,1%
Mancate indagini preliminari	10	1%
Contestazione della penale	6	0,5%

\* occorre tenere presente che ciascun arbitrato contiene più richieste

Con riferimento alla tipologia di contratto oggetto di controversie, i dati riportati nella tabella 10 evidenziano che il maggior numero di controversie, circa il 77%, ha riguardato l'esecuzione di contratti di lavori, mentre il restante 23% del contenzioso ha riguardato appalti di servizi, di forniture e contratti misti.

**Tabella 10 – Tipologia di contratto oggetto di controversie negli arbitrati 2009**

Tipologia di contratto	Numero lodi (amministrati e liberi)	Percentuale
Contratto pubblico di lavori	134	76,57%
Contratto pubblico di servizi	26	14,86%
Contratto pubblico di forniture	2	1,14%
Contratto pubblico misto	13	7,43%
Totale	175	100%

Per quanto attiene invece il valore delle controversie, quale è dato desumere dalle domande di arbitrato e dalle (eventuali) riconvenzionali, esso è oscillato da un minimo di € 26.542,85 ad un massimo di € 10.184.732,16 per gli arbitrati amministrati, con un valore medio delle controversie pari a € 2.833.635,51; mentre negli arbitrati "liberi", il valore delle controversie, desunto dalla dichiarazione resa in sede di deposito del lodo ai fini del versamento della relativa quota, è compreso tra € 25.422,46 e € 293.000.000,00, con un valore medio pari a € 14.531.648,00.

È opportuno evidenziare che recenti interventi normativi hanno introdotto misure volte allo snellimento delle controversie. infatti, il D.lgs. 53/2010, nel recepire la c.d. Direttiva ricorsi, ha novellato il Codice dei Contratti Pubblici con provvedimenti (artt. 4 e 5) tendenti ad un rafforzamento degli strumenti di definizione delle liti alternativi al processo, in particolare attraverso misure volte ad agevolare il ricorso all'accordo bonario e la conferma dell'arbitrato quale sistema preferenziale di risoluzione delle controversie negli appalti pubblici. E, al riguardo, l'Autorità ha avuto modo di rilevare la "rinascita" di un istituto che, com'è noto, negli ultimi anni aveva vissuto alterne vicende.

#### ***L'accordo bonario ed il relativo impatto sugli appalti***

L'analisi delle procedure in cui il contenzioso si è concluso con un accordo bonario ha evidenziato, come emerge dalla lettura dei dati riportati nella tabella 11 sul confronto tra gli importi degli accordi bonari sottoscritti e le cifre inizialmente richieste dalle imprese, che nella quasi totalità dei casi l'accordo è

stato raggiunto per un importo variabile tra un decimo ed un terzo della cifra inizialmente richiesta.

**Tabella 11 – Percentuale di accordo rispetto all'importo richiesto dall'impresa**

<b>Percentuale di accordi</b>	<b>Numero accordi bonari sottoscritti</b>
<20%	241
>=20% e <40%	241
>=40% e <60%	92
>=60% e <80%	31
>80%	16

Un altro aspetto interessante ai fini dello studio degli effetti dell'accordo bonario riguarda la variazione dell'importo contrattuale scaturita dal raggiungimento dell'accordo bonario. A tal riguardo, le informazioni rappresentate nella tabella 12 mostrano che nella maggior parte dei casi (oltre l'85%) l'aumento dell'importo dell'appalto è inferiore al 20% e che l'aumento medio dell'importo contrattuale è risultato pari al 12,8%.

**Tabella 12 – Incremento % importi contrattuali a seguito di accordi bonari**

<b>Variazione % importo contrattuale</b>	<b>Numero accordi bonari sottoscritti</b>
<5%	187
>=5% e < 10%	160
>=10% e <20%	146
>=20% e <40%	66
>=40% e <60%	12
>=60% e <80%	6
>80%	0

In altri termini, l'accordo bonario risulta essere molto meno oneroso per l'Amministrazione rispetto all'arbitrato e, in più, consentendo lo svilupparsi di rapporti meno rigidi tra le parti, migliora la *performance* del contratto.

Ed anche buona parte delle controversie sorte nell'ambito dell'esecuzione di lavori finalizzati alla realizzazione di infrastrutture strategiche rientranti nella Legge Obiettivo si conclude con la sottoscrizione di un accordo bonario, in cui, a fronte della somma richiesta dall'impresa, le parti decidono di accordarsi per una cifra nettamente inferiore.

### ***Il contenzioso dell'ANAS SpA***

Poiché gran parte delle infrastrutture strategiche previste dalla Legge 443/2001 riguarda la costruzione di tratte stradali ed autostradali appaltate dall'ANAS SpA, si ritiene utile in questa sede riportare i principali aspetti della gestione del contenzioso ANAS ed alcune informazioni emerse dal monitoraggio dello stesso svolto dall'Autorità.

Dal 30 luglio 2007 la Società ha stabilito di eliminare il ricorso agli arbitrati e di investire il giudice ordinario per tutte le controversie riguardanti i contratti stipulati dalla stessa ANAS. In particolare, il Contratto di programma per il 2008 obbliga ANAS, salvo casi preventivamente autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a non prevedere la clausola arbitrale nei nuovi contratti ed a non attivare la suddetta clausola ove la medesima fosse già prevista nei contratti stipulati prima del contratto di programma.

Per prevenire il contenzioso relativo ai lavori, è stata istituita una struttura centrale denominata "Unità Riserve" con il compito di fornire consulenza alle strutture tecniche dell'ANAS, finalizzata a contrastare le richieste delle imprese in fase di esecuzione ed a dirimere il contenzioso. A tal fine, l'ANAS ha definito le procedure per la conclusione degli accordi bonari e per la definizione delle transazioni ai sensi degli artt. 239 e 240 del Codice degli Appalti.

Dall'attività di monitoraggio del contenzioso dell'ANAS è emerso che le principali controversie riguardano principalmente i lavori (in fase di gara e durante l'esecuzione), il sistema delle concessioni, gli incidenti stradali causati dalla cattiva manutenzione dell'assetto stradale e la richiesta di risarcimento di danni in generale.

L'Unità di Missione dell'ANAS, per addivenire in modo celere alla proposizione di un piano di deflazione del contenzioso, mediante un'analisi di un campione pari al 10% dell'intero contenzioso corrispondente a 803 procedimenti, ha proceduto all'esclusione di 3.345 procedimenti garantiti da polizza assicurativa. I procedimenti inclusi nel campione preso a riferimento per l'analisi svolta sono stati selezionati tra 3.805 procedimenti attinenti responsabilità civili, 1.431 su procedimenti patrimoniali e societari e 2.767 riguardanti lavori e contratti. In termini di onere potenziale il campione rappresenta l'80% del totale del *petitum*. Per ogni fattispecie il campione risulta composto da 237 procedimenti relativi a Responsabilità Civile, 183 procedimenti Patrimoniali e Societari e 383 procedimenti relativi a lavori e contratti.

Con riferimento ai lavori ed ai contratti, l'Unità di Missione ha elaborato con riferimento al campione di indagine, la seguente tabella 13:

**Tabella 13 – Appalti ANAS con presenza di contenzioso**

<b>Rischio</b>	<b>N. Appalti e Percentuale sul campione</b>	<b>Petitum ed oneri accessori</b>
Probabile (rischio di soccombenza oltre l'80%)	n. 162 (42,30%)	€ 664.401.763
Possibile (rischio di soccombenza tra 21% e 79%)	n. 122 (31,85%)	€ 236.273.461
Remoto (rischio di soccombenza inferiore al 20%)	n. 99 (25,85%)	Non riportato
<b>Totale</b>	<b>n. 383</b>	<b>€ 900.675.224</b>

Per quanto riguarda il contenzioso con rischio probabile esso è principalmente ascrivibile, per un importo pari a € 468.794.299, a carenza ed inadeguatezza del progetto posto a base di gara, per un importo pari a € 61.410.248 ad inadempimento delle convenzioni di concessione e contestazione dell'esercizio dei poteri di vigilanza e di controllo dell'ANAS e per un importo pari a € 24.947.677, a mancata emanazione del decreto di esproprio.

Per quanto riguarda invece il contenzioso con rischio possibile esso è principalmente ascrivibile, per un importo di circa 62 milioni di euro a contestazioni sulle gare con particolare riferimento alle valutazioni delle offerte anomale, al mancato rispetto delle previsioni del bando ed alla presunta discrezionalità nell'attribuzione del punteggio da parte della commissione di gara. Le contestazioni riguardanti la fase esecutiva dell'appalto riguardano principalmente, per un importo pari a € 53.613.167, la carenza ed inadeguatezza del progetto, per un importo pari a € 48.231.568, l'inadempimento delle convenzioni di concessione e contestazione dell'esercizio dei poteri di vigilanza e di controllo dell'ANAS e per un importo pari a € 19.843.601, la mancata emanazione del decreto di esproprio.

Il Contenzioso sugli appalti e sui contratti nei settori *“Responsabilità Civile”*, *“Patrimoniale”* e *“Lavori e Contratti”* dell'ANAS evidenzia, per un campione significativo, una elevata percentuale di soccombenza dell'ANAS nelle vertenze attivate dopo il 20 luglio 2006. Infatti su 857 contenziosi l'ANAS è risultata soccombente in 532 casi per un importo pari a circa € 739 milioni.

#### ***Alcuni casi di contenzioso in appalti relativi ad opere rientranti nella Legge Obiettivo***

Delle procedure di contenzioso sorte durante l'esecuzione di alcune infrastrutture strategiche rientranti nella Legge Obiettivo si riportano i dati di sintesi di due casi ritenuti di particolare rilievo.

Il primo caso si riferisce alla realizzazione del “Nuovo tronco autostradale Catania - Siracusa” nel tratto compreso tra la località Passo Martino ed il km. 130+400 della Strada Statale 114 Orientale Sicula”. Si tratta di lavori di completamento dell'itinerario Catania - Siracusa che hanno previsto la costruzione di un nuovo asse autostradale per consentire il collegamento veloce tra Catania e Siracusa, alternativo alla Strada Statale 114 costiera. L'arteria viaria, ultimata a dicembre 2009, ha uno sviluppo di circa 25 Km con caratteristiche di autostrada extraurbana a due corsie per senso di marcia (sezione categoria A1 del D.M.05/11/2001). Le opere principali sono costituite da: 12 viadotti per una lunghezza totale di 4.163 metri, con campate di luci variabili da 40 a 120 metri; 5 gallerie naturali a doppio fornice per una lunghezza complessiva di 5.888 metri; 3 gallerie artificiali a doppia canna per una lunghezza globale pari a 2.763 metri ed 1 galleria artificiale a canna singola lunga 158 metri.

Durante l'esecuzione dei lavori, il cui importo contrattuale era pari a € 631.895.675,15 e per i quali alla data del 13 febbraio 2009 erano stati presentati n. 20 Stati di Avanzamento Lavori, il Contraente Generale ha iscritto negli atti contabili sino alla data del 13 febbraio 2009 n. 111 riserve, di cui 13 non quantificate, per un ammontare complessivo di € 169.775.677,62 ed ha chiesto l'assegnazione di un termine suppletivo di esecuzione o di una proroga del termine di ultimazione di pari durata ed il riconoscimento di interessi legali, moratori e rivalutazione.

La Commissione appositamente costituita per la definizione di tali riserve ha presentato una proposta di accordo bonario nella quale ha ritenuto che si potesse riconoscere, a tacitazione delle riserve iscritte ed a parziale riconoscimento delle stesse, la somma di € 36.203.671,03 comprensiva di spese generali ed interessi e che, relativamente alle riserve non quantificate, se ne potesse differire la soluzione al momento della loro quantificazione. Successivamente l'Unità Riserve dell'ANAS ha rilasciato il proprio nulla-osta tecnico legale sulla risoluzione delle riserve in questione, rinviando alle valutazioni del Responsabile del Procedimento l'eventuale concessione dei tempi suppletivi.

L'ANAS, valutati tutti gli atti istruttori, con delibera del 1° giugno 2010, ha ritenuto di definire in via transattiva la vertenza relativa a tutte le riserve citate mediante la corresponsione della somma omnicomprensiva di € 30.100.000,00, di cui € 27.726.020,05 per sorte (€ 14.499.274,64 a titolo di corrispettivo ed € 13.226.745,41 a titolo di risarcimento), € 513.013,41 per rivalutazione e € 1.860.966,54 per interessi ed oneri fiscali, a tacitazione di qualunque pretesa relativa alle riserve iscritte, con differimento dell'esame di 9 riserve non quantificate e rinviando alle valutazioni del Responsabile del Procedimento l'eventuale concessione dei tempi suppletivi.

In data 8 giugno 2010 è stato sottoscritto l'accordo bonario per la risoluzione delle riserve in argomento, conformemente a quanto proposto dall'ANAS, vale a dire con il riconoscimento di una somma pari circa al 18% di quella richiesta dal Contraente Generale. Ciò ha comportato un incremento dell'importo contrattuale relativo alla realizzazione dell'opera pari al 4,76%.

Il secondo caso si riferisce ai lavori di costruzione della E90 Tratto SS 106 Jonica, dallo svincolo di Squillace (km 178+350) allo svincolo di Simeri Crichi (Km 191+500) ed al prolungamento della SS 280, detta "dei due mari", dallo svincolo di Sansinato allo svincolo di Germaneto. L'intervento interessa la SS 106 per una tratta di circa km 17,2 e include una bretella di collegamento di circa 1,7 km tra lo svincolo di Squillace e l'attuale arteria, mentre il prolungamento della SS 280 si sviluppa per circa 5,22 km e, secondo il relativo progetto, è realizzato anche mediante la costruzione di un tratto ex novo di viabilità complanare di circa 2 Km, che ha inizio dallo svincolo di Germaneto e termina

allo svincolo per l'Università. L'intero intervento prevede 7 svincoli a livelli sfalsati (di cui 6 sulla SS 106), 15 viadotti e 11 gallerie.

Durante l'esecuzione dei lavori, il cui importo contrattuale era pari a € 513.121.499,72 e per i quali alla data del 31 dicembre 2008 erano stati presentati n. 9 Stati di Avanzamento Lavori per € 126.506.717,90, il Contraente Generale ha iscritto sino alla data del 31 dicembre 2008 n. 46 riserve, di cui 8 non quantificate, per un ammontare complessivo di € 339.104.396,34.

La Commissione appositamente costituita per la definizione di tali riserve ha presentato una proposta di accordo bonario nella quale ha ritenuto che si potesse riconoscere, a tacitazione delle riserve iscritte, la somma di € 88.032.341,48, pari circa al 26% dell'importo richiesto, oltre interessi e rivalutazione. Attualmente, per la definizione dell'accordo bonario si è in attesa di conoscere gli esiti della valutazione degli atti da parte della stazione appaltante. Qualora venisse sottoscritto l'accordo bonario per la risoluzione delle riserve in argomento, conformemente a quanto proposto dalla Commissione, esso comporterebbe un incremento dell'importo contrattuale relativo alla realizzazione dell'opera pari al 17,16%.

In entrambi i casi presi in esame, sia i dati relativi alla variazione dell'importo contrattuale sia quelli riguardanti il rapporto tra l'importo inizialmente richiesto dall'impresa e quello stabilito dall'accordo bonario confermano i risultati dell'indagine effettuata dall'Autorità innanzi riportati.

## 1.5 Conclusioni

Come si evince dall'illustrazione sulle attività di monitoraggio previste dalla Legge obiettivo e, più in generale, dalla normativa sugli appalti pubblici, il sistema informativo, seppur ancora in uno stato evolutivo, ha raggiunto un livello di implementazione e di integrazione con gli altri sistemi presenti nella pubblica amministrazione tale da consentire un **quadro informativo sostanzialmente completo** ed aggiornato. L'attribuzione ai RUP delle attività di immissione dati direttamente sulla banca dati informatica 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 altri 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, in modo particolare, 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.

Nei prossimi Rapporti le informazioni relative alle opere della Legge obiettivo verranno confrontate con l'universo degli appalti di lavori comunicati dalle stazioni appaltanti all'Autorità al fine di consentire un'analisi comparativa tra dati omogenei.

A partire dalla presente edizione, inoltre, alle informazioni quantitative si affiancano, in via sperimentale, **valutazioni di impatto economico**, soprattutto a **livello regionale**, con particolare riferimento all'incremento del livello di **accessibilità** urbana, portuale e aeroportuale.

Al riguardo, si ricorda che **l'art. 22 della legge 42/2009** in materia di federalismo fiscale ha disposto una **ricognizione delle dotazioni infrastrutturali** nonché la predisposizione di interventi nelle aree sottoutilizzate ai fini del **recupero del deficit infrastrutturale**, da inserire nel DPEF ai sensi della legge obiettivo.

In tale ambito, è stato elaborato un primo contributo ad una riflessione sulla possibilità di ridefinire i **criteri di valutazione dei fabbisogni infrastrutturali** collegandoli a modelli di sviluppo economico e sociale che tengano conto delle diverse specificità territoriali e ambientali in un determinato contesto politico-istituzionale.

Si intende così mettere in campo un modello che integri indicatori consolidati sullo sviluppo con nuovi indicatori in grado di valutare la capacità delle infrastrutture di produrre effettivamente un miglioramento per il territorio, in termini di performance e di efficienza, nonché di valutare gli effetti indotti dalla realizzazione di una nuova infrastruttura.

Il modello di analisi – una volta validato – può rappresentare un utile strumento per **ridefinire il fabbisogno infrastrutturale e finanziario**, e generare una conseguente riscrittura, sulla base di dati oggettivi, dei criteri di distribuzione delle risorse disponibili.

Un secondo obiettivo potrebbe riguardare, a dieci anni dall'emanazione della legge obiettivo, la possibilità di riconsiderare l'impegno su alcune opere. Si ricorda, infatti, che al momento **non esiste una procedura di revoca del finanziamento**, eventualmente collegata a meccanismi di controllo, ad esempio, per inattività dopo l'accensione del mutuo ovvero per cause oggettive che portano alla opportunità di modificare la programmazione. In tal senso, la revoca del finanziamento statale previsto per l'opera «Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma» per la quale il Comune di Parma aveva espresso la volontà di rinunciare all'investimento, ha richiesto una disposizione legislativa *ad hoc* (art. 4, commi 6-8, decreto legge n. 40 del 2010).

## **CAPITOLO SECONDO**

### **EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA E SCENARI DI RIFERIMENTO**

#### **2.1 Il Programma delle infrastrutture strategiche al 30 Aprile 2010**

##### **2.1.1. Un quadro d'insieme**

Con il quinto monitoraggio del Programma delle Infrastrutture Strategiche, il **numero delle opere** risulta essere pari a **348**, con un **costo complessivo di 358 miliardi di euro**. Tali opere sono attualmente riconducibili a 24 famiglie di infrastrutture denominate "macro opere".

Il costo è riferito all'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) monitorato ad Aprile 2009<sup>4</sup> integrato con i nuovi inserimenti di cui alla tabella 14 del DPEF 2010-2013 e con quelli compresi nello stesso documento nella "Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti" relativi a richieste aggiuntive delle Regioni e a opere programmate negli Allegati Infrastrutture ai DPEF della XIV e XVI Legislatura, non monitorati in precedenza.

In particolare, il valore aggiornato dei progetti monitorati al 30 Aprile 2009 è pari a 339 miliardi di euro; il valore dei nuovi inserimenti di cui alla tabella 14 del DPEF 2010-2013, riferiti ad alcune opere programmate con le delibere CIPE del 6 marzo e del 26 giugno 2009 previste negli aggiornamenti delle Intese Generali Quadro siglate durante la XVI Legislatura, è di poco più di 7 miliardi; il valore dei nuovi inserimenti compresi nella Scheda Regioni è di 11,853 miliardi.

Rispetto all'universo delle opere comprese nel PIS, alla fine di Aprile 2010, il **valore delle opere/lotti deliberati dal CIPE**, ovvero con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati, è di **131 miliardi, pari al 37% del costo dell'intero programma**. La restante parte, pari a 227 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 pre istruttoria al CIPE.

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

---

<sup>4</sup> 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 Regioni o Province Autonome interessate (compresi gli atti aggiuntivi); in tutti i DPEF a partire da quello 2003-2004.

presente *dossier*, esso comprende tutte le opere monitorate nel 2009, 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 nei DPEF 2009 – 2013 e 2010-2013**, che fissa il valore del PIS in **174,2 miliardi di euro**, in quanto in esso non vengono computate tutte le opere, ma soltanto quelle per le quali è stata avviata la **fase istruttoria o pre-istruttoria**.

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.

Come indicano i dati contenuti nella tabella di seguito riportata, **rispetto ad Aprile 2009**, il numero delle opere, al netto delle divisioni e degli accorpamenti che hanno comportato un aumento del numero delle opere monitorate nel 2009 da 274 a 299 unità, **è aumentato di 49 unità pari a una crescita del 16%**.

**Tabella 2.1.1. - Lo scenario di riferimento - Numero e costi (1) delle opere strategiche -** Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - (*Importi in Meuro*)

	Numero			Costi (1)		
	Valori assoluti	Variiaz. assolute	Variiaz. %	Valori assoluti	Variiaz. assolute	Variiaz. %
<b>Monitoraggio 30 Aprile 2004</b>	228	0	-	233.385	0	-
<b>Monitoraggio 30 Aprile 2005</b>	238	10	4,4%	263.108	29.723	12,7%
<b>Monitoraggio 30 Aprile 2007</b>	244	6	2,5%	304.909	41.801	15,9%
<b>Monitoraggio 30 Aprile 2009</b>	274	30	12,3%	314.232	9.323	3,1%
<b>Monitoraggio 30 Aprile 2009</b> aggiornamento 2010 (2)	299	-	-	314.232	9.323	3,1%
<b>Monitoraggio 30 Aprile 2010</b>	<b>348</b>	<b>49</b>	<b>16%</b>	<b>358.092</b>	<b>43.861</b>	<b>14,0%</b>
<i>Opere presenti nel rapporto 2009 (3)</i>	299			339.235		
<i>Nuovi inserimenti di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013 (4)</i>	28			7.005		
<i>Nuovi inserimenti di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti</i>	21			11.853		

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 e 130/2006, 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 cinque monitoraggi.

(2) Numero opere aggiornato ad Aprile 2010 a seguito di divisioni o accorpamenti di alcune opere monitorate ad Aprile 2009. Per conoscere i dettagli si rimanda alla Tavola di raffronto e alla corrispondente tabella dei costi allegate al presente dossier.

(3) Inclusi i nuovi interventi compresi nell'opera "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."

(4) Esclusi i nuovi interventi compresi nell'opera "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."

Il costo del Programma risulta **incrementato complessivamente di 43,861 miliardi (+14%)**, di cui 25 miliardi relativi all'avanzamento progettuale delle opere,

all'aggiornamento dei prezzi nonché al reperimento di costi non disponibili in precedenza, e circa 19 miliardi riguardanti nuovi inserimenti.

Rispetto al primo monitoraggio (Aprile 2004), l'incremento è stato di circa 125 miliardi di euro (+53%).

L'**incremento del numero** delle opere rispetto al monitoraggio 2009 è dovuto da un lato ai **nuovi inserimenti**, quantificati in 49 opere complessive delle quali 28 indicate dalla tabella 14 del DPEF 2010-2013 e 21 dalla Scheda Regioni, dall'altro a **divisioni e accorpamenti di opere** monitorate nel 2009 che hanno incrementato di 25 unità le 274 opere censite ad Aprile 2009. In questo caso le principali variazioni hanno riguardato la divisione, sulla base delle indicazioni della tabella 14 del DPEF 2010-2013, delle opere "Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela" (tre opere) e "Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone" (due opere) e l'allargamento del monitoraggio ai singoli interventi del Programma di mantenimento in efficienza di edifici sedi di organismi istituzionali (22 opere).

Per l'**aggiornamento dei progetti** coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche, si è proceduto, dal punto di vista **metodologico**<sup>5</sup>, prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel Volume *Tabelle sullo stato degli interventi* del quarto Rapporto del 2009.

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<sup>6</sup>, 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 VIII 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 dal 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.

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

---

<sup>5</sup> Per ulteriori informazioni sulla metodologia adottata nei Rapporti precedenti si rimanda alla nota metodologica allegata.

<sup>6</sup> 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, Allegato Infrastrutture ai DPEF) che vengono citati nelle schede, così come le intese generali quadro, qualora di particolare rilievo ai fini della ricostruzione dello stato di avanzamento.

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

**Tabella 2.1.2. - Lo scenario di riferimento: numero delle opere per macro opera – Confronto tra monitoraggi – (Meuro)**

MACRO OPERA			30 Aprile					Variazioni 2010/2009
2001	2010	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010	
1	1	Sistema valichi	4	4	5	5	5	Nessuna variazione
2	2	Corridoio plurimodale padano	22	25	21	19	22	3 nuove opere di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	2	3	2	2	3	1 nuova opera di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	19	18	19	19	27	3 nuove opere di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013; 2 nuove opere dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; 3 nuove opere nate dalla divisione di due opere
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	11	12	11	13	13	1 nuova opera di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; trasferimento dell'opera Nuova Romea nel corridoio plurimodale dorsale centrale e accorpamento con l'itinerario Mestre Civitavecchia e Riquilificazione E45
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	8	9	9	9	11	2 nuove opere di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
7	7	Mo.SE.	2	2	2	2	2	Nessuna variazione
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	2	2	2	2	3	1 nuova opera nata dalla divisione dell'opera "Opere Ferroviarie connesse al Ponte"
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	20	23	25	21	25	1 nuova opera di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013; 3 nuove opere dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; 3 nuove opere nate dalla divisione di due opere
10	10	Sistemi urbani	35	29	30	31	41	7 nuove opere di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013; 2 nuove opere dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; acquisizione dell'opera "tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" sulla base di quanto indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013
11	11	Piastra logistica euro mediter della Sardegna	8	2	2	2	3	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
12	12	Hub portuali	12	12	12	12	13	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
13	13	Hub interportuali	14	14	14	14	15	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti

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

segue

Segue Tabella 2.1.2. - Lo scenario di riferimento: numero delle opere per macro opera –  
Confronto tra monitoraggi – (Meuro)

MACRO OPERA			30 Aprile					Variazioni 2010/2009
2001	2010	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010	
14	14	Allacci ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	4	5	6	6	7	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
15	15	Schemi idrici	65	73	72	64	65	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
16	16	Piano degli interventi del comparto energetico	0	1	2	22	22	Nessuna variazione
16	17	Piano elettrodotti rete elettrica trasmissione nazionale.	0	1	6	24	30	Nuova macro opera nata dalla divisione della macro opera "Piano degli interventi del comparto energetico" sulla base di quanto indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013; 6 nuove opere di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	0	1	1	1	1	Nessuna variazione
No	19	Programma edifici sedi di organismi istituzionali	0	1	1	1	22	Acquisizione di tutti gli interventi del programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali di cui alle delibere CIPE 109/2004 e 102/2006
No	20	Piano straordinario edilizia scolastica	0	1	1	2	2	Nessuna variazione
No	21	Piano straordinario edilizia scolastica e messa in sicurezza	0	0	0	0	3	Nuova macro opera di cui alla Tabella 14 del DPEF 2010-2013; acquisizione degli interventi deliberati dal CIPE al 30 Aprile 2010
No	22	Piano edilizia penitenziaria	0	0	0	0	8	Nuova macro opera di cui alla Tabella 14 del DPEF 2010-2013; acquisizione di tutti gli interventi del Piano per l'edilizia penitenziaria di cui alla delibera CIPE 58/2009
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	0	0	0	3	4	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
No	24	Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette	0	0	0	0	1	Nuova macro opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti. Nuova opera di cui alla delibera 3/2005
<b>TOTALE</b>			<b>228</b>	<b>238</b>	<b>243</b>	<b>274</b>	<b>348</b>	

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

**Tabella 2.1.3. - Lo scenario di riferimento: 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)
1		1 Sistema valichi	6.423	8.587	15.858	13.430	14.647
2		2 Corridoio plurimodale padano	47.197	53.755	64.180	70.157	74.070
3		3 Corridoio plurimodale tirreno-brennero	3.823	4.699	4.791	7.542	9.895
4		4 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	72.024	74.005	79.994	76.892	92.734
5		5 Corridoio plurimodale adriatico	4.149	5.990	6.392	3.716	5.066
6		6 Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.783	31.702	33.093	31.339	35.584
7		7 Mo.se.	4.132	4.132	4.272	4.272	4.678
8		8 Ponte sullo stretto di Messina	4.989	6.404	6.404	6.605	6.662
9		9 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	32.522	36.007	44.978	43.146	49.505
10		10 Sistemi urbani	19.701	23.192	26.712	37.431	43.260
11		11 Piastra logistica euro med. della Sardegna	1.574	2.282	2.513	3.513	4.318
12		12 Hub portuali	3.728	3.879	4.008	5.063	3.596
13		13 Hub interportuali	1.389	1.976	2.150	2.058	2.279
14		14 Allacc. ferr. e stradali grandi hub aeroportuali	310	1.350	2.505	1.887	1.557
15		15 Schemi idrici	4.641	4.641	4.969	4.346	5.817
16		16 Piano degli interventi del comparto energetico	-	-	700	877	877
16		17 Piano elettrodotti rete elettrica trasmissione naz.	-	65	596	916	966
17		18 Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-
No		19 Programma edifici sedi di organismi istituzionali	-	250	305	322	322
No		20 Piano straord. edilizia scolastica	-	194	489	489	489
No		21 Piano straord. edilizia scolast. e messa in secur.	-	-	-	-	1.000
No		22 Piano edilizia penitenziaria	-	-	-	-	503
No		23 150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	-	-	230	265
No		24 Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>			<b>233.385</b>	<b>263.108</b>	<b>304.909</b>	<b>314.232</b>	<b>358.092</b>

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 e 130/2006, 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 cinque monitoraggi.

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

**Tabella 2.1.4. - Lo scenario di riferimento: costo (1) delle opere per macro opera – Confronto tra monitoraggi - Variazioni assolute e percentuali – (Meuro)**

2001	2010	MACRO OPERA Descrizione	Variazioni assolute				Variazioni %			
			'10/'04	'10/'05	'10/'07	'10/'09	'10/'04	'10/'05	'10/'07	'10/'09
1		1 Sistema valichi	8.224	6.060	-1.211	1.217	128,0	70,6	-7,6	9,1
2		2 Corr. plurim. padano	26.873	20.315	9.890	3.913	56,9	37,8	15,4	5,6
3		3 Corr. plurim. tirreno-brennero	6.072	5.196	5.104	2.353	158,8	110,6	106,5	31,2
4		4 Corr. plurim.tirren.-nord europa	20.710	18.729	12.740	15.842	28,8	25,3	15,9	20,6
5		5 Corr. plurim. adriatico	917	-924	-1.326	1.350	22,1	-15,4	-20,7	36,3
6		6 Corr. plurim. dorsale centrale	8.801	3.882	2.491	4.246	32,9	12,2	7,5	13,5
7		7 Mo.se.	546	546	406	406	13,2	13,2	9,5	9,5
8		8 Ponte di Messina	1.673	258	258	57	33,5	4,0	4,0	0,9
9		9 Corr. trasv. e dorsale appena.	16.983	13.498	4.527	6.359	52,2	37,5	10,1	14,7
10		10 Sistemi urbani	23.559	20.068	16.548	5.828	119,6	86,5	61,9	15,6
11		11 Piastra log.euro med.Sardegna	2.744	2.036	1.805	805	174,4	89,2	71,8	22,9
12		12 Hub portuali	-132	-283	-412	-1.467	-3,5	-7,3	-10,3	-29,0
13		13 Hub interportuali	890	303	129	221	64,1	15,3	6,0	10,7
14		14 Allacc. ferr. e strad. Hub aerop.	1.247	207	-948	-330	402,3	15,3	-37,8	-17,5
15		15 Schemi idrici	1.176	1.176	848	1.471	25,3	25,3	17,1	33,9
16		16 Piano interv. comparto energ.	877	877	177	0	-	-	25,3	0,0
16		17 Piano elettr. rete trasm.ne naz.	-	901	370	50	-	1.386,2	62,1	5,5
17		18 Piano interv.comparto telecom.	-	-	-	0	-	-	-	-
No		19 Programma edifici istituzionali	322	72	17	0	-	28,9	5,7	0,0
No		20 Piano straord. edil. scolast.	489	295	0	0	-	152,1	0,0	0,0
No		21 Piano straord. edil. Scol. e m.s.	-	-	-	1.000	-	-	-	-
No		22 Piano edilizia penitenziaria	-	-	-	503	-	-	-	-
No		23 150° anniv. Unità d'Italia	-	-	-	35	-	-	-	15,2
No		24 Parco della salute- O. Molinette	-	-	-	0	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>			<b>124.707</b>	<b>94.984</b>	<b>53.183</b>	<b>43.861</b>	<b>53,4</b>	<b>36,1</b>	<b>17,4</b>	<b>14,0</b>

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 e 130/2006, 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 cinque monitoraggi.

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

### 2.1.2. L'impatto sul territorio

La **distribuzione dei costi** per macro-aree, a distanza di un anno dall'ultimo monitoraggio, continua a confermare una **maggiore concentrazione nelle 12 regioni del Centro Nord**, pari a 218 miliardi di euro contro i 139 del Mezzogiorno.

Si tratta di valori che in termini percentuali corrispondono, rispettivamente, al 60,8% e al 38,8% del valore economico complessivo. Il restante 0,4% coinvolge opere non riconducibili a una specifica macro area territoriale.

**Tabella 2.1.5.- La ripartizione territoriale dei costi (1) delle infrastrutture strategiche - Confronto tra monitoraggi – (Meuro)**

AREA GEOGRAFICA	2004	2005	30 Aprile		
			2007	2009	2010
			<i>Valori assoluti</i>		
CENTRO NORD	135.291	157.894	187.088	190.910	217.604
MEZZOGIORNO	92.284	102.986	115.752	122.146	139.056
Non ripartibili	5.810	2.228	2.069	1.175	1.433 (2)
<b>TOTALE</b>	<b>233.385</b>	<b>263.108</b>	<b>304.909</b>	<b>314.232</b>	<b>358.092</b>
			<i>Composizione %</i>		
CENTRO NORD	58,0%	60,0%	61,4%	60,8%	60,8%
MEZZOGIORNO	39,5%	39,1%	38,0%	38,9%	38,8%
Non ripartibili	2,5%	0,8%	0,7%	0,4%	0,4%(2)
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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 e 130/2006, 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 cinque monitoraggi.

(2) Sono comprese le opere identificate nel volume Tabelle sullo stato degli interventi con i numeri: 112 e 335

**Tabella 2.1.6.- La ripartizione territoriale dei costi (1) delle infrastrutture strategiche - Confronto tra monitoraggi - Variazioni assolute e percentuali -(Meuro)**

AREA GEOGRAFICA	Variazioni assolute				Variazioni %			
	'10/'04	'10/'05	'10/'07	'10/'09	'10/'04	'10/'05	'10/'07	'10/'09
CENTRO NORD	82.313	59.709	30.516	26.693	60,8%	37,8%	16,3%	14,0%
MEZZOGIORNO	46.772	36.069	23.304	16.909	50,7%	35,0%	20,1%	13,8%
Non ripartibili	-4.377	-795	-636	258	-75,3%	-35,7%	-30,8%	22,0%
<b>TOTALE</b>	<b>124.707</b>	<b>94.984</b>	<b>53.183</b>	<b>43.860</b>	<b>53,4%</b>	<b>36,1%</b>	<b>17,4%</b>	<b>14,0%</b>

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 e 130/2006, 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 cinque monitoraggi.

Anche in termini di **numero** di opere, si osserva il progressivo aumento nel Centro Nord, con una incidenza percentuale rispetto all'intero territorio nazionale, al 30 Aprile 2010, che raggiunge il 50% rispetto al 43,4% del 2004. Inoltre, per la prima volta, il numero di opere localizzato nelle regioni centro settentrionali supera quello del mezzogiorno, 174 contro 167, sebbene i nuovi inserimenti siano localizzati in misura maggiore nelle regioni meridionali (27 contro 22).

Sette opere non risultano ripartibili (pari al 2%).

**Tabella 2.1.7. - La ripartizione territoriale del numero delle infrastrutture strategiche - Confronto tra monitoraggi**

AREA GEOGRAFICA	30 Aprile				
	2004	2005	2007	2009	2010
	<i>Valori assoluti</i>				
CENTRO NORD	99	105	107	131	174
MEZZOGIORNO	124	129	132	138	167
<i>Non ripartibili</i>	5	4	4	5	7 (2)
<b>TOTALE</b>	<b>228</b>	<b>238</b>	<b>243</b>	<b>274</b>	<b>348</b>
	<i>Composizione %</i>				
CENTRO NORD	43,4%	44,1%	44,0%	47,8%	50,0%
MEZZOGIORNO	54,4%	54,2%	54,3%	50,4%	48,0%
<i>Non ripartibili</i>	2,2%	1,7%	1,6%	1,8%	2,0% (2)
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

(2) Sono comprese le opere identificate nel volume Tabelle sullo stato degli interventi con i numeri: 70, 112, 168, 308, 331, 332 e 335

## 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 opere<sup>7</sup> e tiene conto della complessità dell'iter che caratterizza il processo di realizzazione delle infrastrutture nel nostro Paese. 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.

Ciò premesso, si precisa che il Programma al 30 Aprile 2010 fa riferimento a **24 famiglie di infrastrutture** denominate macro opere che raggruppano **348 opere** che a loro volta contengono **753 interventi** ed in alcuni casi anche sottointerventi.

L'**elaborazione statistica sullo stato di attuazione del PIS** prende in considerazione i soli progetti, tra macro opere, opere, interventi e sottointerventi, con tutte le indicazioni utili per fare il punto sullo stato di attuazione del Programma stesso.

Si tratta di **499 progetti** del costo complessivo pari a **330,525 miliardi** (il **92%** del valore del programma). Ad Aprile 2009 l'elaborazione prendeva in considerazione

<sup>7</sup> Vedi dossier documentazione e ricerche n. 152/1

469 progetti del valore complessivo pari a 297 miliardi (il 95% del valore del Programma).

Tra gli **interventi non considerati** quest'anno, che rappresentano appena l'8% del valore del Programma, sono compresi la 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. In tutti questi casi non si dispone infatti di informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento.

L'intero processo realizzativo delle infrastrutture è stato **classificato in otto gruppi**, riferiti ai quattro livelli di progettazione (studio di fattibilità, progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva), all'affidamento dei lavori, che nei soli casi di opere da realizzare mediante il ricorso alla finanza di progetto di cui all'art. 153 del D.Lgs 163/2006 risulta distinto in fase di selezione di proposte e fase di gara, alla fase di esecuzione dei contratti, che riunisce i lavori in corso di esecuzione e quelli aggiudicati ma non ancora "cantierati", alle opere ultimate.

La **sintesi** (in valori percentuali) **dello stato di attuazione dell'intero Programma**, al 30 Aprile 2010, riferita ai soli interventi per i quali è stato possibile classificare lo stato di attuazione, è riportata nella tabella 2.2.1. e nel grafico 2.2.1.

**Tabella 2.2.1. - La fotografia dello stato di attuazione dell'intero programma al 30 Aprile 2010 per fase progettuale e affidamento lavori – Composizione %**

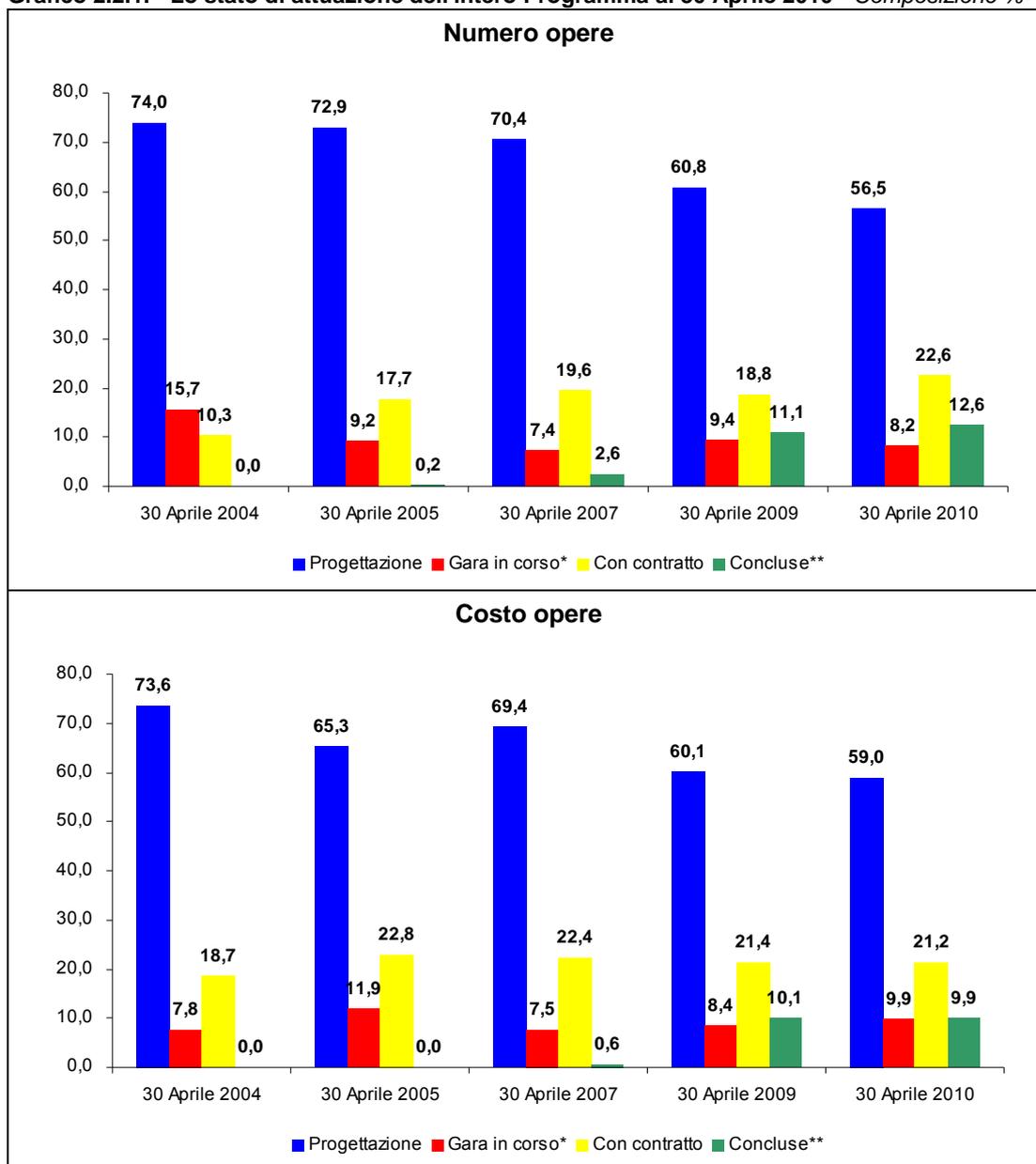
STATO DI ATTUAZIONE	30 Aprile				
	2004	2005	2007	2009	2010
	<b>Numero</b>				
SDF	8,1%	9,8%	9,4%	7,2%	6,2%
PP	34,3%	38,6%	36,0%	39,2%	35,7%
PD	22,4%	20,7%	22,6%	13,2%	12,6%
PE	9,2%	3,7%	2,6%	1,1%	2,0%
TOTALE PROGETTAZIONE	74,0%	72,9%	70,4%	60,8%	56,5%
SELEZIONE DI PROPOSTE IN PF	1,1%	2,0%	1,7%	2,8%	3,0%
OPERE IN GARA	14,6%	7,2%	5,7%	6,6%	5,2%
OPERE CON CONTRATTO (b)	10,3%	17,7%	19,6%	18,8%	22,6%
OPERE ULTIME	0,0%	0,2%	2,6%	11,1%	12,6%
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Costo</b>				
SDF	22,2%	22,8%	18,4%	14,6%	17,0%
PP	38,5%	35,6%	43,5%	39,8%	35,1%
PD	10,0%	6,0%	7,3%	5,6%	6,6%
PE	2,9%	0,9%	0,2%	0,1%	0,3%
TOTALE PROGETTAZIONE	73,6%	65,3%	69,4%	60,1%	59,0%
SELEZIONE DI PROPOSTE IN PF	1,2%	5,8%	5,0%	5,8%	6,0%
OPERE IN GARA	6,6%	6,1%	2,5%	2,6%	3,9%
OPERE CON CONTRATTO (b)	18,7%	22,8%	22,4%	21,4%	21,2%
OPERE ULTIME	0,0%	0,0%	0,6%	10,1%	9,9%
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

(a) Nel monitoraggio 2007 le tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova sono state classificate in fase di progettazione e più precisamente la tratta Milano-Verona e la tratta Verona Padova dispongono del progetto preliminare approvato mentre la Milano-Genova dispone del progetto definitivo approvato, a seguito di quanto disposto dall'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg., del decreto-legge n. 7 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40 del 2007. La disposizione è stata superata, nel 2008, con l'art. 12 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008. Quest'ultima disposizione prevede che, a seguito delle revoche stabilite dal comma 8-quinquiesdecies del medesimo art. 13, i rapporti convenzionali stipulati da TAV con i Contraenti Generali proseguano, senza soluzione di continuità, direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che i medesimi contraenti devono affidare a terzi mediante procedure concorsuali conformi alle norme comunitarie.

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

**Grafico 2.2.1. - Lo stato di attuazione dell'intero Programma al 30 Aprile 2010 - Composizione %**



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

\*comprese le preselezioni

Dall'osservazione di tali risultati, dal lato del **numero** si può notare la progressiva riduzione degli interventi in fase di progettazione, a fronte di una progressiva crescita delle **opere ultimate** arrivate a rappresentare il **12,6 % dell'intero Programma**. Nell'ultimo anno si è inoltre ridotta la percentuale delle opere in gara, dal 9,4% del 2009 all'8,2%, ed è aumentata di 4 punti percentuale la quota delle opere in corso o con contratto formalizzato.

Dal lato del **costo** si conferma il ridimensionamento delle opere in fase di progettazione, benché con un tasso di riduzione decisamente più contenuto (appena 1,1 punti percentuali in meno) rispetto agli oltre quattro punti annui evidenziati dal monitoraggio 2009 rispetto al 2007, mentre **si stabilizza a quota 10% il valore delle opere concluse**. Si riduce inoltre la quota delle opere in gara e aumenta quella dei lavori in corso o con contratto, sebbene di una percentuale minima, pari allo 0,4%.

Il confronto con la situazione rilevata nel Rapporto del 2009, al netto dei progetti privi di dati sullo stato di attuazione, evidenzia come **l'ultimo anno sia stato un anno di intensa programmazione** che non ha però prodotto risultati significativi in termini di avanzamento finanziario, progettuale, e fisico.

Rispetto ai programmi vi è stata una **attività approvativa del CIPE**, in tema di finanziamenti e progetti, 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, i noti problemi di lentezza che caratterizzano l'esecuzione dei lavori nel nostro Paese fanno prevedere lo slittamento dell'ultimazione di alcune grandi Infrastrutture dal 2010 al 2011 o oltre.

Di fatto al 30 Aprile 2010, rispetto ad Aprile 2009, le uniche nuove **opere** di una certa consistenza economica **con ultimazione prevista entro il 31 Dicembre 2010** sono: la Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti tratto Terni-Confini regionale (213 Meuro); il nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI, Sardegna-Penisola Italiana (750 milioni) e gli elettrodotti 380 KV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse (90 Meuro).

Entrando nel merito delle singole fasi del processo realizzativo, il numero degli interventi in fase progettuale prosegue il *trend* di ridimensionamento attestandosi a quota 56,5% contro il 61% del 2009, 70% del 2007 il 73% nel 2005 e il 74% del 2004. La stessa tendenza viene riscontrata per quanto riguarda i costi, sebbene con un andamento meno regolare.

Il numero delle opere in corso di affidamento (quindi preselezioni e gare) rappresenta l'8% dell'intero Programma (era il 9,4% nel 2009). Tale quota sale al 10% se si considera il costo delle opere stesse (era l'8,4% un anno prima).

All'interno di tale gruppo di opere, al 30 Aprile 2010, sono collocate **importanti infrastrutture stradali** da realizzare con lo strumento della **finanza di progetto** quali: la Pedemontana piemontese (782 meuro); l'itinerario E45-E55 Orte-Venezia, opera del valore di circa 9,5 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 (732 milioni); l'itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano Ovest (730 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 (633 milioni); collegamento Porto di Ancona e grande viabilità (473 milioni); il collegamento autostradale San Vittore-Campobasso (1,1 miliardi); il collegamento Cainello SS 373 Telesina e Benevento SS 88 (572 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 (243 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 opere si aggiungono: il 3° Megalotto della SS 106 Jonica (962 milioni); l'ampliamento a tre corsie della A4 tronco Quarto d'Altino-Villesse, tratto Nuovo Ponte sul Fiume Tagliamento e Gonars, compreso il nuovo svincolo di Palmanova e variante alla SS 352 (393 milioni); il raccordo autostradale tra l'autostrada A 4 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 Variante alla SS 1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale (241 meuro); il Traforo autostradale del Frejus (205 meuro).

Tra le altre grandi infrastrutture con gara in corso sono **poco frequenti le reti metropolitane e del tutto assenti le reti ferroviarie**. Nello specifico le metropolitane sono rappresentate: dalla Linea D della metro di Roma (3,4 miliardi); dalla linea 4 della metropolitana di Milano (circa 1,7 miliardi); dal prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto Fs-Monza Bettola (206 meuro); dalle metropolitane di Venezia (377 Meuro), Modena (584 Meuro) e Palermo (623 Meuro). Risultano altresì in gara le opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi "Tempa Rossa" (opera dell'importo presunto massimo a base di gara di 1,1 miliardi, ma pari a 877 milioni per quanto riguarda il costo considerato nel presente monitoraggio), il terminal ferroviario di Isola della Scala (142 meuro) e altre opere di importo inferiore a 100 Meuro.

Il numero delle **infrastrutture con contratto**, vale a dire le **opere aggiudicate o in corso di esecuzione** (cantierate), rappresenta il **23% dell'intero PIS** (19% nel 2009). Tale valore è del 21% qualora si prenda come riferimento il costo delle stesse opere.

Al 30 Aprile 2010, anche all'interno di questo gruppo, si trovano **importanti infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitane**. In particolare tra le principali opere aggiudicate, ma non ancora cantierate, figurano: la linea AV/AC Milano-Verona, per la quale il CIPE nel settembre 2009 ha approvato il progetto definitivo ed ha autorizzato la realizzazione di un primo lotto costruttivo della tratta Treviglio-Brescia; la linea AV/AC Verona-Padova; la linea AV Milano-Genova Terzo valico dei Giovi, per la realizzazione della quale l'8 febbraio 2010 è stato firmato l'accordo tra RFI Spa il contraente generale COCIV ed il Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti per l'avvio dei lavori previsto per luglio 2010; il Ponte sullo Stretto di Messina, per il quale si prevede di completare la progettazione definitiva nel corso del 2010 e l'avvio del cantiere principale all'inizio del 2011 con l'obiettivo di aprire l'opera al traffico a gennaio del 2017; la Pedemontana veneta, per la quale si prevede l'apertura dei cantieri a febbraio 2011; la Tangenziale Est Esterna di Milano, opera inserita nella Schema di Convenzione Unica tra CAL e ANAS, valutata positivamente dal CIPE nella seduta del 6 novembre 2009, con alcune prescrizioni, il cui avvio dei cantieri è previsto nei primi mesi del 2011; la linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino; il 2° tratto dell'itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19. S.S. 640 di Porto Empedocle; il prolungamento della linea metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro (al 30 Aprile 2010 risulta in corso la stipula di un atto integrativo alla convenzione con cui è stata affidata alla società Metro 5 Spa la realizzazione dei lavori relativi alla tratta Garibaldi-Bignami compresa variante Stazione Garibaldi FS); le parti I e II del Macrolotto 3 dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Non è più inclusa nel PIS metropolitana di Parma, opera aggiudicata il 28 Aprile 2008 all'ATI Pizzarotti Spa, Coopsette Soc.coop., Consorzio Cooperative Costruzioni Soc.coop., diventata poi Società di progetto Metropolitana Leggera Srl, per effetto dell'art. 4, commi 7 ed 8 del decreto legge n. 40/2010, che revoca il finanziamento previsto per l'opera.

Tra le principali **infrastrutture in corso di esecuzione o cantierate** figurano: alcuni lotti dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria; 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; il Quadrilatero Marche Umbria, la cui apertura dei primi cantieri, relativi al maxilotto 1 del tratto Pontelatave - Collesentino, SS 77, è avvenuta ad Aprile 2006, ma con uno stato di avanzamento lavori - al 31 Dicembre 2009 - inferiore al 5%; la Stazione e il Passante AV/AC del nodo di Firenze (apertura cantieri a Marzo 2010); l'Autostrada Asti-Cuneo (apertura cantieri nel 2008); il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (apertura cantieri Luglio 2009); l'adeguamento a quattro corsie della SS 640 di porto Empedocle, collegamento stradale tra Agrigento e Caltanissetta (lavori consegnati il 25 febbraio 2009); il raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari (lavori iniziati a settembre 2008); il collegamento stradale Terni-Rieti; la linea 1, tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale, e la linea 6, tratta Mostra-Municipio della metropolitana di Napoli; le metropolitane di Milano, linea 5 tratta Garibaldi-Bignami (apertura cantieri 2008), e Brescia, tratta Prealpino-S. Eufemia; il Passante ferroviario di Palermo e quello di Torino; la tratta Andora San Lorenzo al Mare della linea ferroviaria Ventimiglia-Genova; il potenziamento infrastrutturale delle linee ferroviarie Bari-Taranto, Orte-Falconara; il Programma Grandi Stazioni, che nel caso dei contratti relativi all'adeguamento funzionale degli edifici di stazione di Torino

Porta Nuova, Milano Centrale e Napoli Centrale, riscontra un avanzamento pari al 100%.

Chiudono il quadro dello stato di avanzamento **le opere ultimate**, che rappresentano il **12,6% del PIS per numero di progetti e il 10% per costo**.

Al 30 Aprile 2010 **risultano ultimate** o prossime ad esserlo (sono state classificate concluse anche le opere per le quali è prevista l'ultimazione dei lavori entro il 31 Dicembre 2010) **63 opere** per un costo complessivo di 32,8 miliardi. Ad Aprile 2009 erano 52 con un valore di circa 30 miliardi.

Il 27% delle opere, per il 73% del costo, è localizzato nei corridoi plurimodale padano e dorsale centrale.

In particolare il 19% dei lavori conclusi per il 34% del costo (11,1 miliardi) è localizzato nel corridoio plurimodale padano, e sono gli stessi considerati ultimati nel Rapporto 2009. Gran parte del costo è riferito ai due lotti della linea AV/AC Torino-Milano, opera dal costo di 7,8 miliardi, che rappresenta il 24% dell'ammontare complessivo dei lavori conclusi. La seconda opera ultimata per importo localizzata in questo corridoio è il Passante di Mestre, opera del costo di oltre un miliardo i cui lavori sono iniziati nel mese di dicembre 2004 e l'apertura al traffico è avvenuta a febbraio 2009. Nel mese di Luglio 2009 è stato aperto il casello di Spinea e sono in corso i lavori per la costruzione dello svincolo intermedio di Martellago-Scorzè che sarà aperto nel 2011. Tra gli altri lavori conclusi sono compresi due tratti dell'ampliamento a quattro corsie dell'autostrada A4: Torino-Novara Est e Milano-Bergamo-Brescia.

Nel corridoio plurimodale dorsale centrale si trovano localizzate 5 opere ultimate per un costo complessivo di quasi 13 miliardi, circa il 40% del totale delle opere ultimate. Anche in questo caso sono le stesse del Rapporto 2009. 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).

In generale rispetto alle opere ultimate monitorate nel Rapporto 2009 si sono aggiunte 10 opere. Tra queste sono comprese: tre opere stradali (Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti tratto Terni-Confine regionale, Strada Tre Valli tratto Eggi-S. Sabino e SS 17 - Adeguamento sede stradale e miglioramento degli innesti tra km 58+000 e 68+500); due opere ferroviarie (il potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari – Lecce e il potenziamento Infrastrutturale Gioia Tauro-Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza), due tratte delle linee metropolitane di Messina e Catania; il 1° lotto degli interventi di adeguamento infrastrutturale dell'Interporto di Nola; tre interventi del programma Schemi idrici (2 in Basilicata e uno in Abruzzo); due interventi del Piano degli elettrodotti della rete

elettrica di trasmissione nazionale (il collegamento sottomarino SAPEI e gli elettrodotti Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse).

**Elenco 2.2.1. Opere ultimate per macro opera e costo –(Meuro)**

Macro opera	Infrastruttura	Soggetto competente	Luogo lavori	Forma contrattuale	Ultimazione lavori	Stima costi al 30 Aprile 2009
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Tratta AV/AC Torino-Novara	RFI Spa	Piemonte, Lombardia	GC	2009	4.910,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Tratta AV/AC Novara-Milano	RFI Spa	Piemonte, Lombardia	GC	2009	2.878,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Passante di Mestre esterno	Concessioni Autostrade Venete Spa (CAV Spa)	Veneto	GC	2009	1.134,540
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Autostrada A4 Torino - Milano - Tronco 1 - Torino-Novara Est	ANAS Spa/S.A.T.A.P. Autostrada Torino-Milano Spa	Piemonte		2009	654,359
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	AV Padova-Venezia Mestre: quadruplicamento Padova-Mestre	RFI Spa	Veneto	E	2007	467,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Autostrada A4 Torino-Trieste - Tratta Milano-Bergamo-Brescia: quarta corsia + emergenza Milano Est-Bergamo	ANAS Spa/Autostrade per l'Italia	Lombardia		2007	419,786
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Potenziamento infrastrutturale Milano-lecco: raddoppio tratta Carnate/Usmate-Airuno	RFI Spa	Lombardia	E	2008	233,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Completamento del raccordo tra la A4 e l'aeroporto di Malpensa - raccordo autostradale tra la SS 527 Bustese e la SS 11 Padana Superiore, con connessione all'Autostrada A4 casello di Boffalora.	ANAS Spa	Lombardia	E	2008	208,560

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

segue

segue

**Elenco 2.2.1. Opere ultimate per macro opera e costo – (Meuro)**

Macro opera	Infrastruttura	Soggetto competente	Luogo lavori	Forma contrattuale	Ultimazione lavori	Stima costi al 30 Aprile 2009
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Ammodernamento linee Colico-Chiavenna e Lecco-Tirano	RFI Spa	Lombardia		2008	75,438
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Collegamento aeroporto Malpensa da Milano centrale: collegamento Milano C.le - Milano Garibaldi - Stazione Bovisa FNM	RFI Spa	Lombardia	E	2008	70,190
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Messa in sicurezza linee ferroviarie Colico-Chiavenna e Lecco-Tirano	RFI Spa	Lombardia		2008	14,977
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	Completamento del raccordo autostradale Cimpello - SS 13 in corrispondenza dello svincolo al Km 85+550 con continuità sulla statale	ANAS Spa	Friuli Venezia Giulia	E	2009	13,740
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	Autostrada Salerno – Reggio Calabria conclusi	ANAS Spa	Campania, Basilicata, Calabria		2010*	2.283,542
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	Autostrada Messina - Palermo: completamento	ANAS Spa/Consorzio Autostrade Siciliane Spa	Sicilia	E	2006	1.032,680
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela - Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa: tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114	ANAS Spa	Sicilia	GC	2009	694,450
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	RFI Spa	Sicilia		2010*	164,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	Adeguamento S.S. 28 - Variante di Chiusavecchia	ANAS Spa	Liguria	E	2009	84,480
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	Adeguamento S.S. 28 - Variante di Pieve di Teco	ANAS Spa	Liguria	E	2010*	70,110
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	2° lotto Pontinia-Sezze	Regione Lazio	Lazio	E	2010	65,939

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

segue

segue

**Elenco 2.2.1. Opere ultimate per macro opera e costo – (Meuro)**

Macro opera	Infrastruttura	Soggetto competente	Luogo lavori	Forma contrattuale	Ultimazione lavori	Stima costi al 30 Aprile 2009
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	1° lotto Prossedi-Pontinia	ANAS Spa	Lazio	E	2005	59,393
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	RFI Spa	Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia		2010*	294,650
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari - Lecce	RFI Spa	Puglia		2006	228,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	2° lotto: Inconronata- Innesso SS 161 (dal Km. 690+000 al Km. 700+000)	ANAS Spa	Puglia	AI	2010*	43,380
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	3° lotto: Innesso SS 161 (dal Km. 700+000 al Km. 709+200)	ANAS Spa	Puglia	AI	2010*	40,280
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	Completamento funzionale SS 16 – SS 613 – Variante esterna di Lecce	ANAS Spa	Puglia	AI	2008	36,223
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	SS 96 Barese: Tronco Altamura – Matera 3° lotto	ANAS Spa	Puglia	AI	2008	30,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	1° lotto: Foggia-Inconronata (dal Km. 682+000 al Km. 690+000)	ANAS Spa	Puglia	E	2008	29,800
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	Variante di Cerignola (dal Km. 709+200 al Km. 715+500)	ANAS Spa	Puglia	E	2008	23,100
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	tratta AV Milano-Bologna	RFI Spa/TAV/CEPA V UNO	Lombardia Emilia Romagna	GC	2008	6.435,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	tratta AV Bologna-Firenze	RFI Spa/TAV/CAVE T	Emilia Romagna, Toscana	GC	2009	5.206,000
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	Bologna-Verona - Raddoppio	RFI Spa	Trentino Alto Adige, Veneto, Lombardia, Emilia Romagna	E	2009	892,320
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	Bologna-Verona - Potenziamento tecnologico	RFI Spa	Veneto	E	2009	273,770
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna	ANAS Spa/Autostrade per l'Italia	Emilia Romagna		2006	175,000

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

segue

**Elenco 2.2.1. Opere ultimate per macro opera e costo – (Meuro)**

Macro opera	Infrastruttura	Soggetto competente	Luogo lavori	Forma contrattuale	Ultimazione lavori	Stima costi al 30 Aprile 2009
<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	Tratto Terni (Loc. San Carlo) – Confine regionale	ANAS Spa	Umbria	AI	2010*	216,100
<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero	Provincia di Benevento	Campania		2009	60,832
<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	Potenziamento Infrastrutturale Gioia Tauro - Taranto	RFI Spa	Calabria		2009	42,870
<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	SS 17 - Adeguamento sede stradale e miglioramento degli innesti tra km 58+000 e 68+500	ANAS Spa	Abruzzo	E	2010*	33,560
<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	Strada Tre Valli - Tratto Egidio – S. Sabino	Regione Umbria	Umbria	E	2010*	12,870
<b>SISTEMI URBANI</b>	Completamento G.R.A. di Roma	ANAS Spa	Lazio	E	2009	613,070
<b>SISTEMI URBANI</b>	Collegamento linea Alifana - Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola	Metrocampania Nordest Srl (ex Ferrovia Alifana e Benevento-Napoli Srl)	Campania	Concessione	2009	491,531
<b>SISTEMI URBANI</b>	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.		Lombardia	E	2009	336,568
<b>SISTEMI URBANI</b>	Prolungamento della linea metropolitana M1 dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho compresa l'acquisizione di materiale rotabile (11 treni)	Comune di Milano/A.T.M. Spa	Lombardia	AI	2005	264,397

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

segue

**Elenco 2.2.1. Opere ultimate per macro opera e costo – (Meuro)**

Macro opera	Infrastruttura	Soggetto competente	Luogo lavori	Forma contrattuale	Ultimazione lavori	Stima costi al 30 Aprile 2009
<b>SISTEMI URBANI</b>	Messina – Linea metropolitana e interventi a sostegno della mobilità urbana	RFI Spa/Comune di Messina	Sicilia		2010*	45,600
<b>SISTEMI URBANI</b>	Tratta Urbana da Piazza Galatea a Piazza Giovanni XXIII	Gestione Commissariale Governativa della Ferrovia Circumetnea di Catania	Sicilia		2005	24,320
<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b>	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 (*)	ANAS Spa	Sardegna		2006	16,494
<b>HUB PORTUALI</b>	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco	ANAS Spa	Veneto	E	2009	41,700
<b>HUB INTERPORTUALI</b>	I lotto					16,633
<b>HUB INTERPORTUALI</b>	Interporto di Civitavecchia	Comune di Civitavecchia	Lazio	E	2009	11,183
<b>SCHEMI IDRICI</b>	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	Agenzia Regionale per i Rifiuti e le Acque della Regione Siciliana	Sicilia	E	2009*	67,150
<b>SCHEMI IDRICI</b>	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis-Mogoro 1° e 2° lotto	Regione Autonoma Sardegna/E.A.F. - Ente Autonomo del Flumendosa	Sardegna	Al	2005	55,510
<b>SCHEMI IDRICI</b>	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio	Agenzia Regionale per i Rifiuti e le Acque della Regione Siciliana	Sicilia	E	2008	52,330
<b>SCHEMI IDRICI</b>	BAS – Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita	Regione Basilicata	Basilicata	Al/F	2010*	45,300
<b>SCHEMI IDRICI</b>	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	Regione Abruzzo	Abruzzo	E	2009	36,808

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

segue

segue

**Elenco 2.2.1. Opere ultimate per macro opera e costo – Importo in milioni di euro**

Macro opera	Infrastruttura	Soggetto competente	Luogo lavori	Forma contrattuale	Ultimazione lavori	Stima costi al 30 Aprile 2009
<b>SCHEMI IDRICI</b>	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico San Giuliano – Vinosa – lotto secondo – completamento delle opere principali di cui al progetto BAS 03	Regione Basilicata – Ente Irrigazione Puglia Lucania ed Irpinia di Bari	Basilicata	E	2008	31,875
<b>SCHEMI IDRICI</b>	Acquedotto Molisano Destro	Regione Molise – Molise Acque (ex ERIM Ente Risorse Idriche Molise)	Molise	E	2010*	28,474
<b>SCHEMI IDRICI</b>	Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni	Regione Basilicata/Ente per lo Sviluppo dell'Irrigazione e la Trasformazione Fondiaria in Puglia, Lucania ed Irpinia	Basilicata	AI	2010*	21,566
<b>SCHEMI IDRICI</b>	Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	Regione Basilicata e Regione Puglia/Ente Sviluppo dell'Irrigazione e Trasformazione Fondiaria in Puglia, Lucania ed Irpinia	Basilicata		2010*	18,317
<b>SCHEMI IDRICI</b>	Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico - 1° lotto funzionale	Regione Basilicata/Autorità Interregionale di Bacino della Basilicata	Basilicata	AI	2009	15,843
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna Penisola Italiana)	Terna Spa	Sardegna, Lazio		2010*	750,000
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	Elettrodotto 380 kv Santa Barbara – Tavarnuzze – Casellina ed opere connesse	Terna Spa	Toscana	E	2010*	90,000
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	Linea a 380 Kv "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera	GRTN Spa/Terna Spa	Lombardia	E	2005	67,000
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	Elettrodotto a 380 kv in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho	GRTN Spa/Terna Spa	Lombardia	E	2006	40,000
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	Elettrodotto a 380 kv Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)	Terna Spa	Basilicata	E	2006	19,000

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

\* Opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2010

Lo stato di avanzamento delle opere *in itinere* può essere rappresentato da una piramide.

Alla base della piramide si trova il totale delle opere della Legge obiettivo con stato di attuazione accertato.

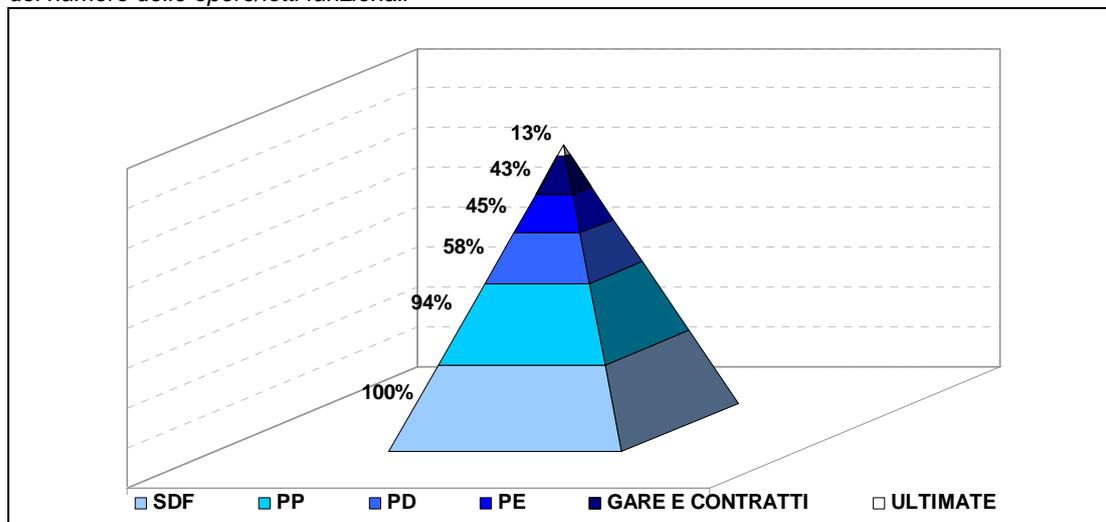
Risalendo verso il vertice e seguendo le fasi successive della progettazione a partire dal 100% dei progetti che dispongono di uno studio di fattibilità, il 94% degli interventi dispone di un progetto preliminare (era il 93% nel 2009) e il 58% di progettazione definitiva, percentuale quest'ultima aumentata di ben 5 punti percentuali rispetto al 2009.

Cresce del 5% anche la quota delle opere con progettazione esecutiva, raggiungendo il 45% del totale.

Passando alla fasi di affidamento e realizzazione, l'avanzamento risulta essere di 4 punti percentuali. Risulta essere in fase di contratto o in gara il 43% del Programma.

Infine, la punta della piramide è rappresentata dalla quota di opere concluse, pari all'13% del totale. Tale quota supera di 2 punti percentuali quella relativa al 2009 (11%) e di 10 punti quella censita nel 2007 (3%).

**Grafico 2.2.2. - Fasi di avanzamento dell'intero programma (al 30 aprile 2010) – Composizione % del numero delle opere/lotti funzionali**



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

### 2.2.1. Le opere strategiche in fase di progettazione

Prendendo in esame **le sole opere in fase di progettazione** monitorate ad Aprile 2010, che rappresentano poco meno del 60% dell'intero Programma, appare immediatamente evidente **una forte concentrazione nella progettazione preliminare e definitiva**. Complessivamente questi due livelli rappresentano l'**85% del totale delle opere in fase di progettazione**.

Rispetto al 2009 si osserva un **avanzamento dei progetti definitivi ed esecutivi**, dal 21,8% al 22,3% i primi e dall'1,8% al 3,5% i secondi, a fronte di un rallentamento delle prime due fasi progettuali.

**Tabella 2.2.2. - La fotografia dello stato di attuazione dell'intero programma: fase progettuale – Composizione %**

	2004	2005	30 Aprile 2007	2009	2010
			Numero		
SDF	10,9%	13,5%	13,3%	11,9%	11,0%
PP	46,4%	53,0%	51,1%	64,6%	63,1%
PD	30,3%	28,4%	32,0%	21,8%	22,3%
PE	12,4%	5,1%	3,6%	1,8%	3,5%
TOTALE PROGETTAZIONE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
			Costo		
SDF	30,2%	34,9%	26,6%	24,2%	28,9%
PP	52,3%	54,5%	62,6%	66,2%	59,4%
PD	13,6%	9,2%	10,5%	9,3%	11,2%
PE	3,9%	1,3%	0,3%	0,2%	0,5%
TOTALE PROGETTAZIONE	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

### 2.2.2. Le opere strategiche in fase esecutiva

Per **analizzare le opere in fase esecutiva** occorre abbandonare l'universo di riferimento fin qui utilizzato - rappresentato dai 499 progetti per i quali è stato possibile reperire informazioni utili per fare il punto sullo stato di attuazione dell'intero Programma – e fare, invece, riferimento ai **singoli lotti o stralci funzionali** in cui il progetto di una infrastruttura complessa viene frazionato per procedere alla fase di gara. Occorre, infatti, ricordare che la maggior parte delle opere strategiche inserite nel Programma rientra in tale tipologia.

L'indicatore economico dei lotti funzionali in gara è quello relativo all'importo complessivo a base di gara che, nel caso delle selezioni di proposte, delle concessioni di costruzione e gestione e per le tratte AV/AC, coincide con il costo di monitoraggio.

Complessivamente le **opere in fase esecutiva**, ovvero quelle in fase di affidamento o di esecuzione lavori, quindi al netto dei lavori conclusi o la cui ultimazione è attesa entro il 31 Dicembre 2010 e dei procedimenti interrotti,

rappresentano ad Aprile 2010 il 31% dell'intero Programma, sia in termini numerici che in relazione al loro valore (vedi grafico 2.2.1.).

Il nuovo scenario di riferimento viene illustrato nella Tabella 2.2.3. di seguito riportata, dove si distinguono i diversi stati di avanzamento.

**Tabella 2.2.3. – Lo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche in fase esecutiva (1): numero preselezioni, gare e contratti**

STATO DI ATTUAZIONE	30 Aprile				
	2004	2005	2007	2009	2010
	Valori assoluti				
SELEZIONI DI PROPOSTE IN PF	4	9	7	13	15
GARE IN CORSO	52	51	57	45	56
CONTRATTI STIPULATI (2)	47	131	108	144	143
TOTALE	103	191	172	202	214
	Composizione %				
SELEZIONI DI PROPOSTE IN PF	3,9%	4,7%	4,1%	6,4%	7,0%
GARE IN CORSO	50,5%	26,7%	33,1%	22,3%	26,2%
CONTRATTI STIPULATI (2)	45,6%	68,6%	62,8%	71,3%	66,8%
TOTALE	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 competenti

(1) Si intendono i lavori in fase di affidamento o di esecuzione, quindi sono esclusi i lavori conclusi o la cui ultimazione è attesa entro il 31 Dicembre 2010, i lavori sospesi o non consegnati, nonché i procedimenti interrotti (contratti rescissi o non aggiudicati)

(2) Nel monitoraggio 2007 sono escluse le tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, in quanto a tale data sono state classificate in fase di progettazione a seguito di quanto disposto dall'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg., del decreto-legge n. 7 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40 del 2007. La disposizione è stata superata, nel 2008, con l'art. 12 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008. Quest'ultima disposizione prevede che, a seguito delle revoche stabilite dal comma 8-quinquiesdecies del medesimo art. 13, i rapporti convenzionali stipulati da TAV con i Contraenti Generali proseguano, senza soluzione di continuità, direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che i medesimi contraenti devono affidare a terzi mediante procedure concorsuali conformi alle norme comunitarie.

Nel monitoraggio 2010 è escluso il sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma poiché il procedimento è stato interrotto e il finanziamento revocato (vedi scheda opera 145)

I lotti funzionali di opere strategiche in fase esecutiva censiti al 30 Aprile 2010 risultano essere 214, per un costo complessivo di oltre 90 miliardi.

Il 67% del numero dei lotti, corrispondente al 64% del valore, dispone di un contratto, ovvero risulta aggiudicato o in corso di esecuzione. Il restante 33% del numero, corrispondente al 36% del valore, è diviso tra gare in corso (26% sul totale delle opere e 14% rispetto al valore complessivo) e selezioni di proposte private per la realizzazione di opere con lo strumento della finanza di progetto in due fasi (7% sul totale delle opere e 22% in relazione al valore complessivo).

Rispetto allo scorso anno si osserva un *trend* di crescita generalizzato, fatta eccezione per il numero di lavori con contratto che è rimasto pressoché stabile.

**Tabella 2.2.4. – Lo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche in fase esecutiva (1):  
Importi (2) delle preselezioni, delle gare e dei contratti**

	2004	2005	30 Aprile 2007	2009	2010
			Valori assoluti		
SELEZIONI DI PROPOSTE IN PF	2.492	14.886	14.532	17.308	19.804
GARE IN CORSO	10.246	13.090	6.292	6.672	12.500
CONTRATTI STIPULATI (3)	40.804	50.521	44.445	55.531	57.741
TOTALE	53.542	78.497	65.269	79.511	90.045
			Composizione %		
SELEZIONI DI PROPOSTE IN PF	4,7%	19,0%	22,3%	21,8%	22,0%
GARE IN CORSO	19,1%	16,7%	9,6%	8,4%	13,9%
CONTRATTI STIPULATI (3)	76,2%	64,4%	68,1%	69,8%	64,1%
TOTALE	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 competenti

(1) Si intendono i lavori in fase di affidamento o di esecuzione, quindi sono esclusi i lavori conclusi o la cui ultimazione è attesa entro il 31 Dicembre 2010, i lavori sospesi o non consegnati, nonché i procedimenti interrotti (contratti rescissi o non aggiudicati)

(2) Importo a base di gara che, nel caso delle selezioni di proposte, delle concessioni di costruzione e gestione e per le tratte AV/AC, coincide con il costo di monitoraggio.

(3) Nel monitoraggio 2007 sono escluse le tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, in quanto a tale data sono state classificate in fase di progettazione a seguito di quanto disposto dall'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg., del decreto-legge n. 7 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40 del 2007. La disposizione è stata superata, nel 2008, con l'art. 12 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008. Quest'ultima disposizione prevede che, a seguito delle revoche stabilite dal comma 8-quinquiesdecies del medesimo art. 13, i rapporti convenzionali stipulati da TAV con i Contraenti Generali proseguano, senza soluzione di continuità, direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che i medesimi contraenti devono affidare a terzi mediante procedure concorsuali conformi alle norme comunitarie.

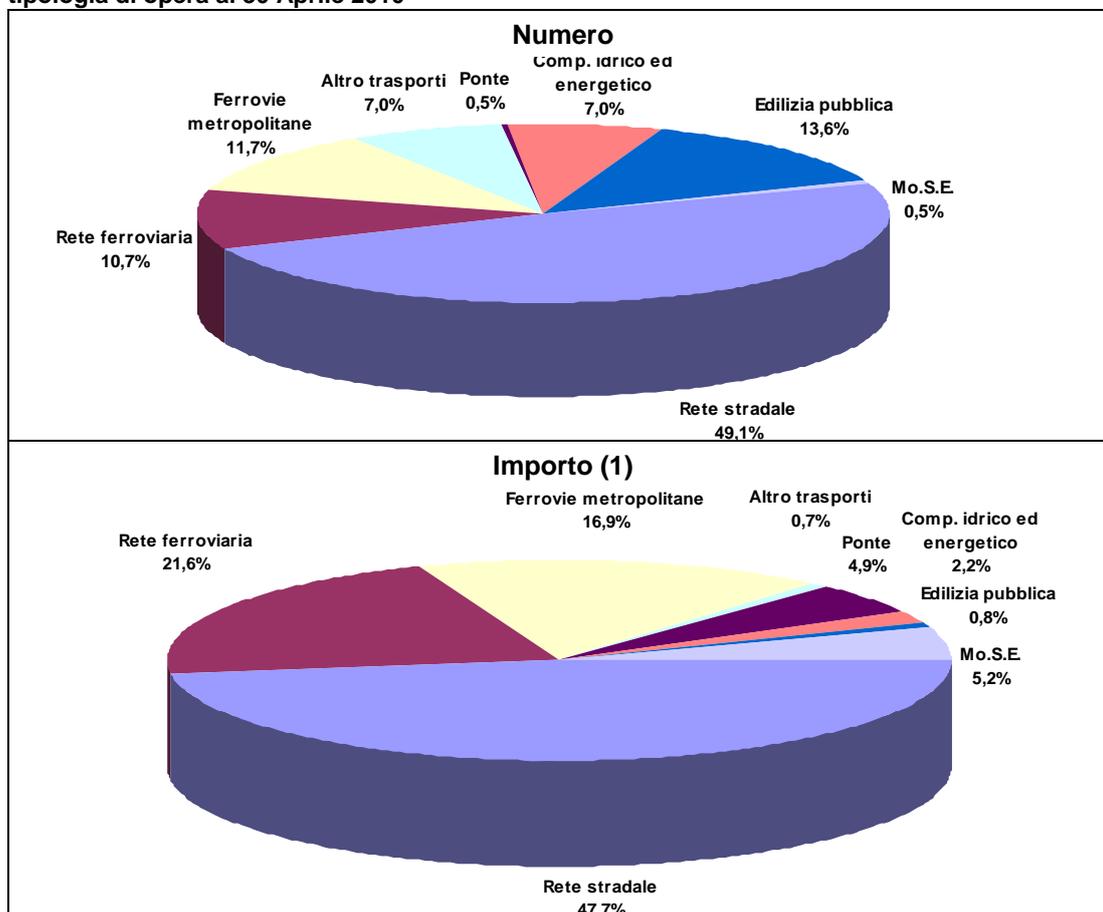
Nel monitoraggio 2010 è escluso il sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma poiché il procedimento è stato interrotto e il finanziamento revocato (vedi scheda opera 145)

Complessivamente, rispetto ad Aprile 2009, il numero dei lotti in fase esecutiva è cresciuto di 12 unità (da 202 a 214) e il valore di oltre 10 miliardi.

L'articolazione dei lotti per tipologie omogenee di infrastrutture mostra un grande interesse per le opere stradali, che continuano a rappresentare circa la metà del Programma delle Infrastrutture strategiche in fase esecutiva per numero e importo.

Ad aprile 2010 gli interventi sulla rete ferroviaria in gara, con contratto o in corso di esecuzione, al netto quindi delle opere ultimate o in fase di ultimazione, rappresentano l'11% delle opere totali e il 22% del valore complessivo, che però è quasi tutto riferito alle tre tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Genova-Milano (15,3 miliardi su 19,4 totali) che alla data del monitoraggio non risultano ancora cantierate.

**Grafico 2.2.3. - Lo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche in fase esecutiva per tipologia di opera al 30 Aprile 2010**



Fonte: elaborazione Cresme ES su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

(1) Importo a base di gara che, nel caso delle selezioni di proposte, delle concessioni di costruzione e gestione e per le tratte AV/AC, coincide con il costo di monitoraggio.

Le ferrovie metropolitane rappresentano il 17% del valore complessivo, mentre le altre infrastrutture per il trasporto, porti, interporti e aeroporti non raggiungono l'1%. Un altro 10% del valore spetta a due opere simbolo: il Mo.S.E. a Nord e il Ponte sullo Stretto a Sud. Infine, il comparto idrico ed energetico rappresenta una quota del 2% mentre l'edilizia pubblica l'1%, che però incide per il 13,5% per quanto riguarda il numero complessivo degli interventi in fase esecutiva.

Per quanto riguarda le diverse modalità di affidamento dei lavori, dalla tabella 2.2.5. si rileva che la maggioranza dei progetti è stata affidata con la modalità dell'**appalto integrato**, che ha superato ampiamente l'appalto di sola esecuzione (99 appalti contro 45). Questa procedura sembra destinata a sostituire quasi totalmente la modalità della sola esecuzione, in quanto gran parte dei lavori inseriti nel PIS e appaltati sulla base del progetto esecutivo risultano conclusi o in via di

ultimazione. Tale tendenza è confermata anche dal numero limitato dei progetti in gara con tale modalità: 12 contro 29 appalti integrati.

**Tabella 2.2.5. – Lo stato di affidamento dei lavori per forma contrattuale – Numero preselezioni in PF, concessioni e appalti – Importo (1) in Meuro**

	2004	2005	30 Aprile 2007	2009	2010
	Valori assoluti				
<b>PPP</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>43</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	9	18	18	26	40
SELEZIONE DI PROPOSTE	4	9	7	13	15
GARE	5	9	11	13	25
SU PROPOSTA PRIVATA	1	3	4	7	11
SU PROPOSTA DELLA S.A.	4	6	7	6	14
prima del 2002	3	5	5	4	6
dopo il 2002	1	1	2	2	8
<b>ALTRE GARE PPP</b>	1	1	1	1	3
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>15</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>25</b>
prima del 2002	7	7	3	3	3
dopo il 2002	8	16	19	21	22
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>30</b>	<b>43</b>	<b>64</b>	<b>95</b>	<b>99</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>48</b>	<b>105</b>	<b>64</b>	<b>53</b>	<b>45</b>
<b>ALTRO</b>	-	1	3	3	2
<b>TOTALE</b>	<b>103</b>	<b>191</b>	<b>172</b>	<b>202</b>	<b>214</b>
	Composizione %				
<b>PPP</b>	<b>9,7%</b>	<b>9,9%</b>	<b>11,0%</b>	<b>13,4%</b>	<b>20,1%</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	8,7%	9,4%	10,5%	12,9%	18,7%
SELEZIONE DI PROPOSTE	3,9%	4,7%	4,1%	6,4%	7,0%
GARE	4,9%	4,7%	6,4%	6,4%	11,7%
SU PROPOSTA PRIVATA	1,0%	1,6%	2,3%	3,5%	5,1%
SU PROPOSTA DELLA S.A.	3,9%	3,1%	4,1%	3,0%	6,5%
prima del 2002	2,9%	2,6%	2,9%	2,0%	2,8%
dopo il 2002	1,0%	0,5%	1,2%	1,0%	3,7%
<b>ALTRE GARE PPP</b>	1,0%	0,5%	0,6%	0,5%	1,4%
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>14,6%</b>	<b>12,0%</b>	<b>12,8%</b>	<b>11,9%</b>	<b>11,7%</b>
prima del 2002	6,8%	3,7%	1,7%	1,5%	1,4%
dopo il 2002	7,8%	8,4%	11,0%	10,4%	10,3%
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>29,1%</b>	<b>22,5%</b>	<b>37,2%</b>	<b>47,0%</b>	<b>46,3%</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>46,6%</b>	<b>55,0%</b>	<b>37,2%</b>	<b>26,2%</b>	<b>21,0%</b>
<b>ALTRO</b>	-	0,5%	1,7%	1,5%	0,9%
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

(1) Importo a base di gara che, nel caso delle selezioni di proposte, delle concessioni di costruzione e gestione e per le tratte AV/AC, coincide con il costo di monitoraggio.

**Tabella 2.2.6. – Lo stato di affidamento dei lavori per forma contrattuale – Importi (1) preselezioni in PF, concessioni e appalti – Importi in Meuro**

	2004	2005	30 Aprile 2007	2009	2010
	Valori assoluti				
<b>PPP</b>	<b>9.383</b>	<b>23.474</b>	<b>26.272</b>	<b>34.273</b>	<b>44.589</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	9.321	23.412	26.210	34.211	44.465
SELEZIONE DI PROPOSTE	2.492	14.886	14.532	17.308	19.804
GARE	6.829	8.526	11.678	16.903	24.661
SU PROPOSTA PRIVATA	1.307	1.967	4.122	7.230	13.037
SU PROPOSTA DELLA S.A.	5.522	6.559	7.556	9.673	11.624
prima del 2002	4.064	5.102	5.310	7.427	8.054
dopo il 2002	1.458	1.458	2.246	2.246	3.569
<b>ALTRE GARE PPP</b>	62	62	62	62	124
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>39.858</b>	<b>46.957</b>	<b>30.976</b>	<b>33.070</b>	<b>34.663</b>
prima del 2002	31.431	31.767	14.241	14.990	15.318
dopo il 2002	8.427	15.190	16.735	18.080	19.345
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>1.981</b>	<b>3.060</b>	<b>4.179</b>	<b>8.007</b>	<b>7.480</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>2.320</b>	<b>4.959</b>	<b>3.406</b>	<b>3.211</b>	<b>2.877</b>
<b>ALTRO</b>	-	47	437	437	437
<b>TOTALE</b>	<b>53.542</b>	<b>78.497</b>	<b>65.270</b>	<b>78.998</b>	<b>90.045</b>
	Composizione %				
<b>PPP</b>	<b>17,5%</b>	<b>29,9%</b>	<b>40,3%</b>	<b>43,4%</b>	<b>49,5%</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	17,4%	29,8%	40,2%	43,3%	49,4%
SELEZIONE DI PROPOSTE	4,7%	19,0%	22,3%	21,9%	22,0%
GARE	12,8%	10,9%	17,9%	21,4%	27,4%
SU PROPOSTA PRIVATA	2,4%	2,5%	6,3%	9,2%	14,5%
SU PROPOSTA DELLA S.A.	10,3%	8,4%	11,6%	12,2%	12,9%
prima del 2002	7,6%	6,5%	8,1%	9,4%	8,9%
dopo il 2002	2,7%	1,9%	3,4%	2,8%	4,0%
<b>ALTRE GARE PPP</b>	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>74,4%</b>	<b>59,8%</b>	<b>47,5%</b>	<b>41,9%</b>	<b>38,5%</b>
prima del 2002	58,7%	40,5%	21,8%	19,0%	17,0%
dopo il 2002	15,7%	19,4%	25,6%	22,9%	21,5%
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,9%</b>	<b>6,4%</b>	<b>10,1%</b>	<b>8,3%</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>4,3%</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>4,1%</b>	<b>3,2%</b>
<b>ALTRO</b>	-	0,1%	0,7%	0,6%	0,5%
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

Anche l'ultimo monitoraggio conferma la tendenza ad un **aumento** dei casi di ricorso all'**appalto integrato**, con 30 casi nel 2004, 43 del 2005, 64 nel 2007, fino a 95 casi nel 2009, per arrivare ai 99 casi del 2010, mentre **appare sensibilmente ridimensionato il ricorso all'appalto di sola esecuzione**, dai 105 casi del 2005, ai 64 del 2007 per arrivare a soli 45 casi nel 2009.

Nell'ultimo anno, il ricorso al **contraente generale** risulta incrementato di una sola unità, mentre si assiste all'affermazione del **partenariato pubblico privato**, **aumentato di 16 casi per un valore di oltre 10 miliardi**.

In dettaglio 11 iniziative sono localizzate nel centro-nord: 2 in Lombardia, le tratte delle linee metropolitane milanesi M5 Garibaldi-San Siro e M4 Sforza Policlinico-Linate; 2 in Veneto, la superstrada a pedaggio itinerario Valsugana Valbrenta-Bassano Ovest e il collegamento A4 Venezia-Trieste nelle tratte Meolo-Jesolo, e Alvisopoli-Bibione; 2 in Emilia Romagna; il raccordo autostradale Ferrara-Porto

Garibaldi e il collegamento di trasporto rapido di massa tra l'aeroporto di Bologna e la Stazione centrale FS (people mover); due nelle Marche, le aree leader di Falconara Marittima-Chiaravalle e Fabriano; 2 in Umbria, le aree leader di Valfabbrica e Gualdo Tadino; una nel Lazio, la linea D della metropolitana di Roma.

Sono 5 invece le nuove iniziative localizzate nelle regioni del Mezzogiorno delle quali quattro riguardano interventi per il potenziamento del servizio metropolitano regionale campano (l'adeguamento delle stazioni e degli impianti della linea Piscinola-Aversa, il raddoppio del binario nella linea Torre Annunziata Pompei, la bretella di Monte Sant'Angelo e l'adeguamento impiantistico della tratta Soccavo-Traiano-Pianura) e una la variante alla SS 16 adriatica dall'intersezione con la tangenziale di Bari a Mola di Bari.

Nell'ultimo anno è stato inoltre censito un solo nuovo caso di affidamento a contraente generale: la realizzazione delle opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi denominato "Tempa Rossa" in Basilicata.

Dopo aver esaminato l'insieme dei progetti in fase esecutiva occorre valutare unicamente **quelli che già dispongono di un contratto**, vale a dire i lotti aggiudicati o in corso di realizzazione, gli unici per i quali esiste un'ampia possibilità che vengano realizzati in tempi più o meno brevi.

Al 30 Aprile 2010 **essi risultano essere 143**, riferiti a opere complete o a singoli lotti funzionali, per un importo complessivo di 57,7 miliardi, pari al 64% del valore totale dei progetti in fase esecutiva.

Tra questi il 49% è stato affidato con la modalità dell'appalto integrato (stessa quota rilevata ad 30 Aprile 2009), pari al 10% del valore complessivo (era il 12%); il 23% con la modalità della sola esecuzione (28% nel 2009 e 62% nel 2005); il 15,4% del numero per il 56% del valore spetta al contraente generale; infine l'11% del numero per il 29% del valore sono le quote del partenariato pubblico privato.

**Tabella 2.2.7. – Lo stato di affidamento dei lavori per forma contrattuale – Numero concessioni e appalti con contratto – Importo\* in Meuro**

	30 Aprile				
	2004	2005	2007	2009	2010
	Valori assoluti				
<b>PPP</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>16</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	4	8	9	10	16
SELEZIONE DI PROPOSTE	-	-	-	-	-
GARE	4	8	9	10	16
SU PROPOSTA PRIVATA	1	2	3	5	6
SU PROPOSTA DELLA S.A.	3	6	6	5	10
prima del 2002	3	5	5	4	6
dopo il 2002	-	1	1	1	4
<b>ALTRE GARE PPP</b>	-	-	-	-	-
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
prima del 2002	7	7	3	3	3
dopo il 2002	2	9	15	18	19
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>10</b>	<b>26</b>	<b>48</b>	<b>71</b>	<b>70</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>24</b>	<b>81</b>	<b>31</b>	<b>40</b>	<b>33</b>
<b>ALTRO</b>	-	-	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>TOTALE</b>	<b>47</b>	<b>131</b>	<b>108</b>	<b>145</b>	<b>143</b>

	Composizione %				
<b>PPP</b>	<b>8,5%</b>	<b>6,1%</b>	<b>8,3%</b>	<b>6,9%</b>	<b>11,2%</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	<b>8,5%</b>	<b>6,1%</b>	<b>8,3%</b>	<b>6,9%</b>	<b>11,2%</b>
SELEZIONE DI PROPOSTE	-	-	-	-	-
GARE	8,5%	6,1%	8,3%	6,9%	11,2%
SU PROPOSTA PRIVATA	2,1%	1,5%	2,8%	3,4%	4,2%
SU PROPOSTA DELLA S.A.	6,4%	4,6%	5,6%	3,4%	7,0%
prima del 2002	6,4%	3,8%	4,6%	2,8%	4,2%
dopo il 2002	0,0%	0,8%	0,9%	0,7%	2,8%
ALTRE GARE PPP	-	-	-	-	-
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>19,1%</b>	<b>12,2%</b>	<b>16,7%</b>	<b>14,5%</b>	<b>15,4%</b>
prima del 2002	14,9%	5,3%	2,8%	2,1%	2,1%
dopo il 2002	4,3%	6,9%	13,9%	12,4%	13,3%
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>21,3%</b>	<b>19,8%</b>	<b>44,4%</b>	<b>49,0%</b>	<b>49,0%</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>51,1%</b>	<b>61,8%</b>	<b>28,7%</b>	<b>27,6%</b>	<b>23,1%</b>
ALTRO	-	-	1,9%	2,1%	1,4%
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

**Tabella 2.2.8. – Lo stato di affidamento dei lavori per forma contrattuale – Importo (1) concessioni e appalti con contratto – Importi\* in Meuro**

	30 Aprile				
	2004	2005	2007	2009	2010
	Valori assoluti				
<b>PPP</b>	<b>5.371</b>	<b>8.023</b>	<b>8.734</b>	<b>15.018</b>	<b>16.833</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	5.371	8.023	8.734	15.018	16.833
SELEZIONE DI PROPOSTE					
GARE	5.371	8.023	8.734	15.018	16.833
SU PROPOSTA PRIVATA	1.307	1.463	1.967	6.133	7.077
SU PROPOSTA DELLA S.A.	4.064	6.560	6.768	8.885	9.756
prima del 2002	4.064	5.102	5.310	7.427	8.054
dopo il 2002	0	1.458	1.458	1.458	1.701
ALTRE GARE PPP	0	0	0	0	0
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>32.541</b>	<b>36.648</b>	<b>29.076</b>	<b>31.316</b>	<b>32.193</b>
prima del 2002	31.431	31.767	14.241	14.990	15.318
dopo il 2002	1.109	4.881	14.835	16.326	16.875
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>1.082</b>	<b>2.202</b>	<b>3.064</b>	<b>6.511</b>	<b>5.897</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>1.810</b>	<b>3.648</b>	<b>3.182</b>	<b>2.249</b>	<b>2.382</b>
ALTRO	0	0	390	437	437
<b>TOTALE</b>	<b>40.804</b>	<b>50.521</b>	<b>44.445</b>	<b>55.531</b>	<b>57.741</b>
	Composizione %				
<b>PPP</b>	<b>13,2%</b>	<b>15,9%</b>	<b>19,7%</b>	<b>27,0%</b>	<b>29,2%</b>
<b>FINANZA DI PROGETTO</b>	13,2%	15,9%	19,7%	27,0%	29,2%
SELEZIONE DI PROPOSTE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GARE	13,2%	15,9%	19,7%	27,0%	29,2%
SU PROPOSTA PRIVATA	3,2%	2,9%	4,4%	11,0%	12,3%
SU PROPOSTA DELLA S.A.	10,0%	13,0%	15,2%	16,0%	16,9%
prima del 2002	10,0%	10,1%	11,9%	13,4%	13,9%
dopo il 2002	0,0%	2,9%	3,3%	2,6%	2,9%
ALTRE GARE PPP	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>CONTRAENTE GENERALE</b>	<b>79,7%</b>	<b>72,5%</b>	<b>65,4%</b>	<b>56,4%</b>	<b>55,8%</b>
prima del 2002	77,0%	62,9%	32,0%	27,0%	26,5%
dopo il 2002	2,7%	9,7%	33,4%	29,4%	29,2%
<b>APPALTO INTEGRATO</b>	<b>2,7%</b>	<b>4,4%</b>	<b>6,9%</b>	<b>11,7%</b>	<b>10,2%</b>
<b>SOLA ESECUZIONE</b>	<b>4,4%</b>	<b>7,2%</b>	<b>7,2%</b>	<b>4,0%</b>	<b>4,1%</b>
ALTRO	0,0%	0,0%	0,9%	0,8%	0,8%
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

**Elenco 2.2.2. Opere in fase esecutiva con la modalità del PPP al 30 Aprile 2010 – (Meuro)**

Procedura	Oggetto	Stazione appaltante	Regione lavori	Anno gara/esito	Costo al 30 Aprile 2009	Stato di attuazione
Finanza di progetto	Itinerario Orte-Venezia	Anas Spa	Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Umbria Lazio	Prima fase	9.448,700	Gara in corso (Promotore individuato)
Concessione di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante	Mo.S.E.	MIT – Magistrato delle Acque di Venezia – Cons. Venezia Nuova	Veneto	N.D	4.677,630	Lavori in corso
Finanza di progetto	Nuova linea D Metropolitana di Roma	Roma Metropolitane Srl	Lazio	Prima fase 2006 seconda fase 2009	3.415,000	Gara in corso
Finanza di progetto	Pedemontana Veneta	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2004 seconda fase 2006 agg. 2009	2.391,000	Contratto stipulato
Finanza di progetto	Nuovo sistema delle tangenziali venete nel tratto Verona, Vicenza, Padova	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2007	2.230,000	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	Bre.Be.Mi.	Concessioni Autostradali Lombarde Spa	Lombardia	Seconda fase 2002 agg. 2003	1.611,300	Lavori in corso
Finanza di progetto	Tangenziale Est Esterna di Milano	Concessioni Autostradali Lombarde Spa	Lombardia	Prima fase 2002 seconda fase 2008 agg. 2009	1.578,940	Contratto stipulato
Concessione di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante	Asti-Cuneo	ANAS Spa	Piemonte	2003	1.457,505	Lavori in corso
Concessione di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante	Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale	Comune di Napoli	Campania	N.D	1.375,716	Lavori in corso
Finanza di progetto	Tronco A - da Pian di Vedoia a Pieve di Cadore-Caralte	ANAS Spa/Regione Veneto/Regione Friuli Venezia Giulia	Veneto, Friuli Venezia Giulia	Prima fase 2008	1.200,000	Gara in corso (promotore individuato)

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

segue

**Segue - Elenco 2.2.2. Opere in fase esecutiva con la modalità del PPP al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Procedura	Oggetto	Stazione appaltante	Regione lavori	Anno gara	Costo al 30 Aprile 2009	Stato di attuazione
Finanza di progetto	Collegamento viario compreso tra lo svincolo di San Vittore sull'autostrada A1 e la città di Campobasso	ANAS Spa	Molise	Prima fase 2007	1.137,700	Gara in corso (Promotore individuato)
Concessione di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante	Linea 1: tratta Centro Direzionale-Capodichino	Comune di Napoli	Campania	N.D	1.031,050	Lavori in corso
Finanza di progetto	Autostrada Regionale a pedaggio Medio Padana Veneta Nogara (VR)-Mare Adriatico (AMPV).	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2004 ag. Prima fase 2006	934,520	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	M4 – 2° lotto: tratta funzionale da Sforza Policlinico - Linare	Comune di Milano	Lombardia	2006	910,040	Gara in corso (opera che sarà realizzata dall'aggiudicatario del 1° lotto)
Finanza di progetto	Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 di Chiaramonte con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 Ragusana con la S.S. 114	ANAS Spa	Sicilia	Prima fase 2007 Seconda fase 2010	815,380	Gara in corso
Concessione di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante	M4 tratta funzionale da Lorenteggio a Sforza Policlinico	Comune di Milano	Lombardia	2006	788,700	Gara in corso
Finanza di progetto	M5 tratta Garibaldi-San Siro	Comune di Milano	Lombardia	Note:* E' in corso la stipula di un atto integrativo della convenzione con cui è stata affidata alla società Metro 5 Spa la realizzazione dei lavori relativi alla tratta Garibaldi-Bignami compresa variante Stazione Garibaldi FS.	781,846	Contratto stipulato (opera che sarà realizzata dall'aggiudicatario della tratta Garibaldi - Bignami)

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

segue

**Segue - Elenco 2.2.2. Opere in fase esecutiva con la modalità del PPP al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Procedura	Oggetto	Stazione appaltante	Regione lavori	Anno gara	Costo al 30 Aprile 2009	Stato di attuazione
Finanza di progetto	Pedemontana Piemontese A4 – Santhià – Biella – Gattinara – A26 Romagnano - Ghemme	Concessioni Autostradali Piemontesi Spa	Piemonte	Gara unica 2009	781,717	Gara in corso
Finanza di progetto	Grande raccordo anulare di Padova	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2006	732,000	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	Selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis della L. 109/94 per la progettazione, costruzione e gestione dell'itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Ovest - superstrada a pedaggio.	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2009	730,000	Gara in corso (selezione promotore in corso)
Concessione di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante	Linea 6: tratta Mostra – Municipio	Comune di Napoli	Campania	Agg. 2007	693,780	Lavori in corso
Finanza di progetto	Project financing a gara unica per l'affidamento in Concessione della progettazione, della riqualificazione funzionale ad autostrada e della gestione del raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi - DG 08/09-PF 01/09 - CUP F74E08000130008. CIG: 0294893964.	ANAS Spa	Emilia-Romagna	2009	633,300	Gara in corso
Finanza di progetto	Metropolitana Palermo – Trata Oreto-Notarbartolo	Comune di Palermo	Sicilia	Prima fase 2006	623,448	Gara in corso (selezione promotore in corso)
Finanza di progetto	Metropolitana di Modena	Comune di Modena	Emilia-Romagna	Prima fase 2003	584,000	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	Collegamento viario compreso tra lo svincolo di Caianello della S.S. 372 Telesina sulla A1 e lo svincolo di Benevento sulla S.S. 88	ANAS Spa	Campania	Prima fase 2007 agg. Prima fase 2008	572,100	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	M5 tratta Garibaldi-Bignami	Comune di Milano	Lombardia	Prima fase 2002 seconda fase 2005	557,829	Lavori in corso

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

segue

**Segue - Elenco 2.2.2. Opere in fase esecutiva con la modalità del PPP al 30 Aprile 2010- (Meuro)**

Procedura	Oggetto	Stazione appaltante	Regione lavori	Anno gara	Costo al 30 Aprile 2009	Stato di attuazione
Finanza di progetto	Collegamento viario compreso tra il Porto di Ancona e la grande viabilità	ANAS Spa	Marche	Prima fase 2007 agg. Prima fase 2008	472,800	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	Metropolitana sub-lagunare Tessera-Murano-Arsenale.	Comune di Venezia	Veneto	Prima fase 2002	377,000	Gara in corso (Promotore individuato)
Finanza di progetto	(P) Collegamento tra l'A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo - Jesolo e Alvisopoli - Bibione	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2007	370,000	Gara in corso (selezione promotore in corso)
Finanza di progetto	Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana	ANAS Spa	Campania	Gara unica 2009	315,000	Gara in corso
Finanza di progetto	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)	ANAS Spa	Puglia	Master Plan Anas (31-03-2010)	243,000	Gara in corso Master Plan Anas (31-03-2010)
Finanza di progetto	Piastra portuale di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	Puglia	2004	156,149	Contratto stipulato
Finanza di progetto	Metrocampania Nordest – Linea C5 Adeguamento Delle Stazioni E Degli Impianti Tecnologici Della Linea Piscinola – Aversa	Regione Campania/Metrocampania Nordest Srl	Campania	N.D	154,952	Lavori in corso
Finanza di progetto	Terminal ferroviario di Isola della Scala	Regione Veneto	Veneto	Prima fase 2004	141,532	Gara in corso (selezione promotore in corso)
Finanza di progetto	Area leader Falconara Marittima - Chiaravalle - Realizzazione di un polo fieristico direzionale	Quadrilatero - Marche e Umbria Spa	Marche	2009	135,091	Gara in corso
Finanza di progetto	Ferrovia Circumvesuviana, linea Torre Annunziata-Pompei e interrimento stazione di Pompei e completamento raddoppio binario	Circumvesuviana S.r.l	Campania	2006	127,995	Contratto stipulato

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

segue

**Segue - Elenco 2.2.2. Opere in fase esecutiva con la modalità del PPP al 30 Aprile 2010- (Meuro)**

Procedura	Oggetto	Stazione appaltante	Regione lavori	Anno gara	Costo al 30 Aprile 2009	Stato di attuazione
Finanza di progetto	Bretella Di Monte S. Angelo - Collegamento Su Ferro Tra Le Linee Circumflegrea E Cumana A Servizio Della Citta' Universitaria Di Monte Sant'angelo - 3° Lotto - 1° Stralcio Tratta Parco San Paolo - Via Terracina	Presidente della Regione Campania, in qualità di Commissario Straordinario /SEPSA Spa	Campania	N.D	121,172	Contratto stipulato
Società di scopo	ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino	Regione Abruzzo	Abruzzo	2004	99,500	Gara in corso
Finanza di progetto	Concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo people mover tra l'aeroporto G. Marconi e la stazione centrale FF.SS. di Bologna - 2° esperimento - CUP F31I07000030009 - CIG 0208818210	Comune di Bologna	Emilia-Romagna	gara 2008 agg 2009	89,535	Contratto stipulato
Finanza di progetto	Area Leader di Fabriano - Realizzazione di una piastra logistica	Quadrilatero - Marche e Umbria Spa	Marche	2009	34,147	Gara in corso
Finanza di progetto	Ferrovia Circumflegrea Tratta Soccavo - Traiano - Pianura Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento Impiantistico ed opere complementari	Sepsa Spa	Campania	2008	26,400	Contratto stipulato
Concessione di servizi	Area leader di Valfabbrica - Realizzazione di un complesso dedicato alle attività produttive e commerciali per le aziende del settore tessile e comprensiva di un centro servizi alle imprese	Quadrilatero - Marche e Umbria Spa	Umbria	2009	14,311	Gara in corso
Concessione di servizi	Area Leader di Gualdo Tadino - Gestione di aree di sosta e annessi infrastrutture, con progettazione e realizzazione di fabbricati funzionali allo svolgimento delle attività programmate	Quadrilatero - Marche e Umbria Spa	Umbria	2009	10,000	Gara in corso

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

segue

**Elenco 2.2.3. Opere in fase esecutiva con la modalità del Contraente Generale al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Oggetto	Stazione appaltante	Provincia lavori	Anno gara	Importo base di gara*	Stato di attuazione	Data aggiudicazione	Contraente generale	Prezzo offerto	Termine esecuzione lavori	Anno previsto ultimazione lavori	N° scheda
"Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova	RFI Spa	Genova, Alessandria		5.400,000	Contratto stipulato	Convenzione TAV del 16.11.1992	Consorzio COCIV composto da Collegamenti Integrati Veloci S.p.A. (2%), C.E.R. Costruzioni - Consorzio Emiliano Romagnolo tra Cooperative di Produzione e Lavoro (3%), Impregilo S.p.A. (44%), Tecnimont S.p.A. (50,5%), Condotte d'Acqua S.p.A. (0,5%)	5.400,00		Oltre 2015	38
AV/AC Verona-Padova	RFI Spa	Verona, Padova		5.130,000	Contratto stipulato	Convenzione TAV del 15.10.1991	IRICAV DUE Ansaldo Trasporti S.p.A. (15,00%); Lamaro S.p.A. (6,00%); Impregilo S.p.A. (12,00%); Fintecna S.p.A. (0,01%); Astaldi S.p.A. (32,99%); Salini Costruttori S.p.A. (12,00%); Società Italiana per condotte d'acqua S.p.A. (10,00%); Torno Internazionale S.p.A. (12,00%).	5.130,00		Oltre 2015	5

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

segue

\*Importo a base di gara, fatta eccezione per le opere contrattualizzate in periodi antecedenti il 2002 per le quali si è fatto riferimento al costo di monitoraggio.

segue - Elenco 2.2.3. Opere in fase esecutiva con la modalità del Contraente Generale al 30 Aprile 2010- (Meuro)

Oggetto	Stazione appaltante	Provincia lavori	Anno gara	Importo base di gara*	Stato di attuazione	Data aggiudicazione	Contraente generale	Prezzo offerto	Termine esecuzione lavori	Anno previsto ultimazione lavori	N° scheda
Ponte sullo stretto di Messina	Stretto di Messina Spa	Messina e Reggio Calabria	2004	4.425,176	Contratto stipulato	24/11/05	RTI Impregilo Spa, Sacyr S.A., Società Italiana per Condotte d'Acqua Spa, C.M.C. Srl	3.879,600	78 mesi	Oltre 2015	64
Linea AV/AC Milano-Verona: Lotto funzionale Brescia-Verona	RFI Spa	Lombardia, Veneto		2.738,000	Contratto stipulato	Convenzione TAV del 15.10.1991	CEPAV Spa(5%), 2Aquarter Condotte d'Acqua Spa (12%), Garboli-Conicos Spa (12%), Maltauro Spa (12%), Saipem Spa (12%), SnamProgetti Spa (35%), Impresa Pizzarotti Spa (12%).	2.738,000		Oltre 2015	4
Linea C della Metropolitana di Roma	Roma Metropolitane Srl	Roma	2005	2.510,951	Lavori in corso	03/03/06	Ati Astaldi Spa, Vianini Lavori Spa, Consorzio Cooperative Costruzioni, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari Spa.	2.180,294		Oltre 2015	104
Linea AV/AC Milano-Verona: Lotto funzionale Treviglio-Brescia	RFI Spa	Lombardia		2.050,000	Contratto stipulato	Convenzione TAV del 15.10.1991	CEPAV Spa(5%), 2Aquarter Condotte d'Acqua Spa (12%), Garboli-Conicos Spa (12%), Maltauro Spa (12%), Saipem Spa (12%), SnamProgetti Spa (35%), Impresa Pizzarotti Spa (12%).	2.050,000		2015	4
Sistema Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna - 1 maxi lotto	Quadrilatero - Marche e Umbria Spa	Macerata	2004	1.174,501	Lavori in corso	08/02/06	Ati Strabag AG, C.M.C., Grandi Lavori Fincosit Spa	1.012,976	1.380 giorni	2013	71

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

\*Importo a base di gara, fatta eccezione per le opere contrattualizzate in periodi antecedenti il 2002 per le quali si è fatto riferimento al costo di monitoraggio.

segue **Elenco 2.2.3. Opere in fase esecutiva con la modalità del Contraente Generale al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Oggetto	Stazione appaltante	Provincia lavori	Anno gara	Importo base di gara*	Stato di attuazione	Data aggiudicazione	Contraente generale	Prezzo offerto	Termine esecuzione e lavori	Anno previsto ultimazione lavori	N° scheda
Opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi denominato "Tempa Rossa"	TOTAL E&P Italia Spa	Basilicata	2010	1.100,000	Gara in corso					2014	172
Gara DG 41/08 - Lavori di costruzione del 3° Megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (Km 400+000). L'intervento è suddiviso come segue: Primo Stralcio - 1° parte – dal Km 0+000 al Km 9+800. Primo Stralcio - 2° parte – dal Km 9+800 al Km 18+500. Secondo stralcio dal Km 18+500 al Km 31+500. Primo stralcio - 3° parte – dal Km 31+500 al Km 38+000	ANAS Dir. Gen di Roma	Cosenza	2008	961,904	Gara in corso				2.934 giorni	Oltre 2015	82
Passante ferroviario e nuova stazione AV/AC del Nodo di Firenze	Italferr Spa	Firenze	2006	913,074	Contratto stipulato	02/04/07	Ati Coopsette Scarl, Ergon Engineering and Contracting, Consorzio stabile Scarl	703,698	-	2015	
Autostrada Salerno-Reggio Calabria - 2° Megalotto - Tratto dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso)	Anas Spa	Reggio di Calabria	2003	887,741	Lavori in corso	10/06/04	Ati Impregilo Spa, Società Italiana Condotte d'Acqua Spa	754,304	1.460 giorni	2011	52
Autostrada Salerno-Reggio Calabria - 4° Megalotto - Tratto dal km 108+000 al km 139+000.	Anas Spa	Potenza	2004	789,099	Lavori in corso	09/08/06	Consorzio Sis Scpa	679,012	1.500 giorni	2011	52
Itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19. S.S. 640 di Porto Empedocle. Ammodernamento ed adeguamento alla cat. B del D.M. 5/11/2001. 2° tratto: dal km 44+000 allo svincolo con la A19.	Anas Spa	Sicilia	2009	787,553	Contratto stipulato	30/03/2010	ATI C.M.C. Cooperativa Muratori e Cementisti, C.C.C. Consorzio Cooperative Costruzioni, Tecnis Spa			Oltre 2015	55
Affidamento a contraente generale della progettazione definitiva ed Esecutiva e realizzazione con qualsiasi mezzo del 1° lotto Tangenziale di Como, del 1° lotto Tangenziale di Varese e della Tratta A8-A9 del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere connesse.	Autostrada Pedemontana Lombarda Spa di Milano	Milano, Bergamo, Como, Lecco, Varese	2007	781,242	Contratto stipulato	13/06/08	Ati Impregilo Spa, Astaldi Spa, Aci Spa Cons. Stabile, Pizzarotti & C. Spa	629,665	2480 giorni	2015	24

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

\*Importo a base di gara, fatta eccezione per le opere contrattualizzate in periodi antecedenti il 2002 per le quali si è fatto riferimento al costo di monitoraggio.

segue

segue **Elenco 2.2.3. Opere in fase esecutiva con la modalità del Contraente Generale al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Oggetto	Stazione appaltante	Provincia lavori	Anno gara	Importo base di gara*	Stato di attuazione	Data aggiudicazione	Contraente generale	Prezzo offerto	Termine esecuzione lavori	Anno previsto ultimazione lavori	N° scheda
Sistema Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna - 2 Maxi lotto	Quadrilatero - Marche e Umbria Spa	Perugia	2004	691,152	Lavori in corso	10/02/06	Ati Consorzio Stabile Operae Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione, Toto Spa, Consorzio Stabile Ergon Engineering and Contracting Srl	607,992	1.800 giorni	2013	71
Passante ferroviario di Palermo - Raddoppio elettrificato delle tratte ferroviarie Palermo centrale/Brancaccio - Orleans - Palermo Notarbartolo - Cardillo - Isola delle Femmine - Carini (i)	Italferr Spa	Palermo	2003	623,760	Lavori in corso	29/12/04	Ati Sis Scpa, Geodata Spa, Sintagma Srl	554,168	1.670 giorni	2015	
SS 106 Jonica - Megalotto 2	Anas Spa	Catanzaro	2004	552,823	Lavori in corso	22/04/05	Ati Astaldi, Ing. Nino Ferrari	480,238	1.670 giorni	2011	80
Autostrada Salerno-Reggio Calabria - 3° Megalotto -Tratto dal km. 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km. 442+920	Anas Spa	Calabria	2003	507,845	Lavori in corso	16/02/2005	Ati Impregilo Spa, Società Italiana Condotte d'Acqua Spa	446,218		2012	52

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

\*Importo a base di gara, fatta eccezione per le opere contrattualizzate in periodi antecedenti il 2002 per le quali si è fatto riferimento al costo di monitoraggio.

segue

segue **Elenco 2.2.3. Opere in fase esecutiva con la modalità del Contraente Generale al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Oggetto	Stazione appaltante	Provincia lavori	Anno gara	Importo base di gara	Stato di attuazione	Data aggiudicazione	Contraente generale	Prezzo offerto	Termine esecuzione lavori	Anno previsto ultimazione lavori	N° scheda
ASR 18/07 - Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal Km 153+400 al km 173+900 – Macrolotto 3° parte 2	ANAS Dir. Gen di Roma	Cosenza	2007	502,761	Contratto stipulato	11/06/2009	Ati Tecnimont Spa, Uniter Consorzio Stabile Arl	400,102	1740 giorni	2012	52
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 - Adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle - Tratto dal Km 9+800 al Km 44+400	Anas Spa	Agrigento	2006	448,686	Lavori in corso	14/12/07	Ati C.M.C. Cooperativa Muratori & Cementisti Ravenna	337,465	1.760 giorni	2014	55
Affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva, della redazione del P.S.C., delle attività accessorie e della realizzazione con qualunque mezzo della IIIª Corsia dell'Autostrada A4 - Tratto Nuovo Ponte sul Fiume Tagliamento (progr. km 63+300) - Gonars (progr. km 89+000), Nuovo svincolo di Palmanova e Variante S.S. n° 352 - 1° Lotto	Commissario delegato per l'Emergenza della Mobilità Riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) e il Raccordo Villesse - Gorizia di Trieste	Venezia, Treviso, Udine	2009	407,569	Gara in corso				1865 giorni	Oltre 2015	13

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

\*Importo a base di gara, fatta eccezione per le opere contrattualizzate in periodi antecedenti il 2002 per le quali si è fatto riferimento al costo di monitoraggio.

segue

segue **Elenco 2.2.3. Opere in fase esecutiva con la modalità del Contraente Generale al 30 Aprile 2010– (Meuro)**

Oggetto	Stazione appaltante	Provincia lavori	Anno gara	Importo base di gara*	Stato di attuazione	Data Aggiudicazione	Contraente generale	Prezzo offerto	Termine esecuzione lavori	Anno previsto ultimazione lavori	N° scheda
ASR 17/07 - Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal Km 139+000 al km 148+000 – MACROLOTTO 3° parte 1	ANAS Dir. Gen di Roma	Potenza	2007	393,925	Lavori in corso	17/11/2009	ATI Grandi Lavori Fincosit Spa 3TI Progetti Italia - Ingegneria Integrata Srl, Cilento Ingegneria Srl, A.T.P. Scott Wilson Ltd, Lombardi-Reico Ingegneria	333,565	1245 giorni	2013	52
Autostrada Salerno-Reggio-Calabria - Tronco 2° dal km 286+000 (svincolo di Attilia escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso)	Anas Spa	Catanzaro	2004	337,332	Lavori in corso	23/06/06	Pizzarotti & C.	284,710	1.340 giorni	2011	52
SS 106 Jonica -Megalotto 1	Anas Spa	Reggio di Calabria	2004	326,752	Lavori in corso	22/04/05	Ati Astaldi, Ing. Nino Ferrari	310,316	1.660 giorni	2011	No
Raddoppio ferroviario Palermo-Messina: tratto Fiumetorto (i) - Cefalù Ogliastrillo (i)	Italferr Spa	Palermo	2004	307,828	Lavori in corso	27/09/05	Ati Maire Lavori Scarl, Baldassini-Tognozzi-Pontello Costruzioni Generali Spa	278,190	1.590 giorni	2013	No
Gara PA 17/08 - Lavori di ammodernamento del tratto Palermo-Lercara Friddi dal km. 14,4 compreso il tratto di raccordo della rotatoria Bolognetta al km. 48,00 - Svincolo Manganaro incluso.	ANAS Dir. Gen di Roma	Palermo	2008	234,105	Contratto stipulato	23/12/2008	Ati C.M.C., Sws Engineering Spa, C.C.C., Pegaso Srl	176,695	1.580 giorni	Oltre 2015	57
Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello"	Stretto di Messina Spa	Calabria	2009	16,294	Lavori in corso	21/12/2009 (sottoscrizione e addendum Eurolink S.c.p.a.)	ATI Impregilo Spa, Sacyr S.A, Società Italiana per Condotte d'Acqua Spa, C.M.C. Srl, Aci Scpa Consorzio Stabile e Ishikawajirna Harima Heavy Industries Co Ltd - Società di progetto Eurolink Scpa	16,294		2011	65

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

\*Importo a base di gara, fatta eccezione per le opere contrattualizzate in periodi antecedenti il 2002 per le quali si è fatto riferimento al costo di monitoraggio.

### 2.2.3. 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 2.2.9. - Lo scenario di riferimento: costo (1) delle opere per macro opera – Confronto tra monitoraggi – (Meuro)**

MACRO OPERA			30 APRILE				
2001	2010	Descrizione	2004	2005	2007	2009	2010
1	1	Sistema valichi	6.423	8.587	15.858	13.430	14.647
2	2	Corridoio plurimodale padano	47.197	53.755	64.180	70.157	74.070
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	3.823	4.699	4.791	7.542	9.895
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	72.024	74.005	79.994	76.892	92.734
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	4.149	5.990	6.392	3.716	5.066
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.783	31.702	33.093	31.339	35.584
7	7	Mo.se.	4.132	4.132	4.272	4.272	4.678
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	4.989	6.404	6.404	6.605	6.662
9	9	Corridoio trasversale e dorsale appenninica	32.522	36.007	44.978	43.146	49.505
10	10	Sistemi urbani	19.701	23.192	26.712	37.431	43.260
11	11	Piastra logistica euro mediter della Sardegna	1.574	2.282	2.513	3.513	4.318
12	12	Hub portuali	3.728	3.879	4.008	5.063	3.596
13	13	Hub interportuali	1.389	1.976	2.150	2.058	2.279
14	14	Allacc. ferr. e stradali grandi hub aeroportuali	310	1.350	2.505	1.887	1.557
15	15	Schemi idrici	4.641	4.641	4.969	4.346	5.817
16	16	Piano degli interventi del comparto energetico	-	-	700	877	877
16	17	Piano elettrodotti rete elettrica trasmissione naz.	-	65	596	916	966
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-
No	19	Programma edifici sedi di organismi istituzionali	-	250	305	322	322
No	20	Piano straord. edilizia scolastica	-	194	489	489	489
No	21	Piano straord. edilizia scolast. e messa in secur.	-	-	-	-	1.000
No	22	Piano edilizia penitenziaria	-	-	-	-	503
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	-	-	230	265
No	24	Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>			<b>233.385</b>	<b>263.110</b>	<b>304.909</b>	<b>314.232</b>	<b>358.092</b>

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 e 130/2006, 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 cinque monitoraggi.

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% (256 miliardi circa, con un incremento di oltre 30 miliardi rispetto ad Aprile 2009) del costo complessivo del Programma (358 miliardi) aggiornato ad Aprile 2010, per circa un quarto (85 opere) delle 348 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 43,3 miliardi (erano 37,4 un anno prima) e 41 opere (10 in più rispetto ad Aprile 2009);
- ai **valichi** 14,6 miliardi (erano quasi 13,4 miliardi un anno prima) per 5 opere;
- agli **schemi idrici** 65 opere (1 progetto in più rispetto a un anno fa) per 5,8 miliardi.

Le restanti 16 macro opere, al netto del piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni e del Parco della Salute di Torino, si dividono 42,5 miliardi per 150 opere.

Completa il quadro lo stato di avanzamento al 30 Aprile 2010 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, nonché l'opera aggiunta con il DPEF 2006-2009 denominata "Opere di accesso ai valichi - Interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004". 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 limitato alla **progettazione** per quanto riguarda i trafori ferroviari, mentre ha raggiunto la fase di **gara** il traforo stradale del Frejus. In particolare il progetto stradale, del costo presunto di 205 Meuro, è stato approvato dal CIPE con delibera 43/2009 e prevede la realizzazione di una galleria di sicurezza in affiancamento all'attuale galleria esistente della lunghezza di 12,87 chilometri. Il nuovo valico del Brennero, un opera finalizzata al transito misto merci/viaggiatori sull'asse ferroviario del Brennero, è dotato di progetto definitivo del costo di 3.575 Meuro approvato dal CIPE con delibera 71/2009. Tale progetto prevede una galleria di base – che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco – e i relativi allacci alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck (portale nord) e di Fortezza (portale sud). Il valico ferroviario del Frejus, anch'esso destinato al transito misto merci/viaggiatori, fa parte della linea ferroviaria Torino – Lione inclusa nel Corridoio Europeo n. 5 ed inserita nell'elenco dei 29 progetti prioritari per l'Unione Europea "allargata", nell'ambito della revisione transeuropea dei trasporti

(TEN-T). Attualmente risulta in corso di redazione il nuovo progetto preliminare, in variante a quello approvato dal CIPE nel 2003. Per il Sempione risultano disponibili gli studi di fattibilità per il traforo tra Domodossola e Iselle e per il raddoppio della tratta Laveno-Luino, e la progettazione preliminare per il raddoppio della tratta Vignale-Oleggio-Arona.

Nel sistema valichi, con un valore complessivo al 30 Aprile 2010 di 14,6 miliardi di euro (il 4% dell'intero Programma, analogo al 2009), 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: oltre il 2022 per i trafori ferroviari del Frejus e del Brennero, dopo il 2015 per il completamento del raddoppio delle tratte ferroviarie tra Vignale-Oleggio-Arona e Laveno-Luino e entro il 2015 per il traforo stradale.

Rispetto al 2009 questa macro opera non ha registrato nuovi inserimenti.

## **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 oltre 74 miliardi, cioè il 21% dell'intero Programma. 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 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 15% del costo complessivo**.

Tra le principali novità rispetto al Rapporto 2009 si evidenzia l'acquisizione di **7 nuovi interventi** dei quali 6 localizzati nella regione Veneto: il collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento-Rovigo: tronco Trento - Valdastico Piovene

Rocchette, intervento inserito nel Programma con il DPEF 2010-2013 (Tabella 14); il nuovo asse intermodale Padova Venezia, il collegamento stradale fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova, l'ammodernamento della SR 10 - Tratta in nuova sede Este (PD) - Legnago (VR), il collegamento stradale tra l'A4 Venezia-Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo - Jesolo e Alvisopoli - Bilione, l'ammodernamento della SS 47 "della Valsugana" tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi, tutte opere comprese nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti -Veneto".

L'unica opera al di fuori del territorio veneto è la linea ferroviaria Trieste-Capodistria, compresa nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti -Friuli Venezia Giulia".

### **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 9,9 miliardi (meno del 3% del totale) 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 quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza Verona, lotti 1 e 2 (2,5 miliardi); 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 1,3 miliardi).

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera la totalità degli interventi è attualmente in fase di **progettazione** e l'ultimazione è prevista dopo il 2015.

Anche questa macro opera è interessata da **nuovi inserimenti**. Nello specifico si tratta del collegamento delle Tangenziali a nord di Verona, del nuovo ponte sull'Adige in comune di Dolcè (nell'ambito del TIBRE) e del collegamento tra la A22 del Brennero e il sistema viabilità del lago di Garda, tutte opere comprese nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti -Veneto".

### **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**, pari a circa **93 miliardi di euro**, che corrisponde ad oltre un quarto del costo totale in programma. 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 35 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 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 Marzo 2008 (opere previste a completamento del piano - Tabella D04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità), opera che al momento dispone del solo **studio di fattibilità**; l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano-Sempione che vale 8,2 miliardi (compreso il valico dei Giovi, strategico per il collegamento AV Genova-Milano); il potenziamento del sistema Gottardo del valore di 2,5 miliardi di cui 1,4 per il quadruplicamento della linea Chiasso-Monza, tratto bivio Rosales-Seregno, e 1 miliardo per il potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria Nord Est di Milano). 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 Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone (2,3 miliardi); l'adeguamento della SS 4 Salaria nel tratto Roma-Rieti (2,3 miliardi); gli assi Salerno-Reggio Calabria (11,7 miliardi), Messina-Palermo (circa 1 miliardo) e Messina-Siracusa-Gela (2,4 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 5% del costo complessivo** e l'ultimazione della maggior parte dei progetti, sia ferroviari che stradali è attesa **dopo il 2015**.

In questa macro opera i **nuovi inserimenti sono 11** e il loro valore complessivo supera i 5 miliardi: tre nuove opere sono state inserite con il DPEF 2010-2013 (tabella 14), ovvero il nuovo asse ferroviario Napoli-Bari, gli interventi di adeguamento della rete ferroviaria meridionale e il collegamento stradale SS Licodia Eubea-A 19 Palermo-Catania. Otto nuovi interventi sono compresi nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Molise": la Velocizzazione della linea ferroviaria Venafrò – Campobasso; il completamento della strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro; l'adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda – Larino; la nuova strada di collegamento veloce Sant'Elia - fondovalle Tappino; l'ammmodernamento della S.S. 647 Fondo Valle Biferno – Larino; il completamento della Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturmo al confine del Lazio; il completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbano di Campobasso; il collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle Biferno.

## **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 localizzato poco più del 1% del nuovo valore dell'intero Programma, pari a circa 5 miliardi di euro. 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 il 14% del costo complessivo** e per gran parte delle altre l'ultimazione è prevista entro il 2015.

In questa macro opera i **nuovi inserimenti sono 7** per un costo di 1,25 miliardi: 3 sono compresi nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti Emilia Romagna (la Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, e le varianti alla SS 16 Adriatica "variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini Nord" e " variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tangenziale Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta") e 4 nella Scheda relativa alla regione Abruzzo (le varianti alla SS 16 Adriatica "circonvallazione di Vasto - San Salvo", " variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona" e "variante da Montesilvano a Silvi Marina Nord" e poi la Strada a scorrimento veloce Lanciano - Val di Sangro e collegamento al casello autostradale A14).

## **6. Corridoio plurimodale Dorsale Centrale**

Il corridoio plurimodale Dorsale Centrale - che collega la costa tirrenica con il Nord Europa - vale circa 36 miliardi, cioè il 10% 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 37% 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); l'itinerario autostradale Orte-Venezia 9,5 miliardi); la variante di Valico, tratto in variante dell'autostrada A1 Milano-Napoli tra Bologna e Firenze, del valore di 3,5 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 il 36,5% del costo complessivo**.

I **nuovi inserimenti sono 4** per un costo di 1,6 miliardi. Nello specifico uno è compreso nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro - Emilia Romagna" (la SS 9 Emilia) e 3 nella Scheda relativa alla regione Umbria (il potenziamento e la velocizzazione della linea Foligno-Terontola, la connessione Nord rete ferroviaria F.C.U. con la rete nazionale RFI e il completamento della SS 219 Pian d'Assino).

## **7. Mo.S.E.**

Il progetto Sistema Mo.S.E, del costo complessivo integrato con i 406 Meuro corrispondenti al valore riconosciuto dell'adeguamento del prezzo contrattuale pari a 4,7 miliardi, 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 Maggio 2003, mentre l'ultimazione è prevista entro il 2014. Lo **stato di avanzamento dei lavori a giugno 2010 è di oltre il 60%**, essendo stati impegnati per interventi ultimati o in corso 2.949 Meuro, rispetto al fabbisogno totale pari a 4.678 Meuro.

## **8. Ponte sullo Stretto**

Questa macro opera è articolata in tre interventi, del valore complessivo di 6,7 miliardi di euro: il ponte vero e proprio e le opere ferroviarie connesse sulla sponda calabra e su quella siciliana.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del Ponte sullo Stretto (6,35 miliardi) il Presidente dell'Anas, in qualità di Commissario Straordinario, nell'audizione del 3 febbraio presso l'VIII Commissione della Camera dei Deputati, riferisce che la copertura finanziaria è prevista per il 40% del fabbisogno attraverso un contributo pubblico ed un aumento di capitale della Società Stretto di Messina, mentre il restante 60% attraverso project financing; che sono state avviate le indagini geognostiche, che dureranno fino ad aprile 2010, e che il monitoraggio ambientale ante operam, avrà una durata di almeno 12 mesi. Nel corso del 2010 si prevede il completamento della **progettazione definitiva** e per l'inizio del 2011 l'avvio del cantiere principale, con l'obiettivo di aprire l'opera al traffico a gennaio del 2017.

Procede invece l'iter attuativo delle **opere ferroviarie connesse**, soprattutto sulla sponda calabrese. Infatti, il 23 dicembre sono stati ufficialmente **avviati i lavori** per la realizzazione della variante ferroviaria di Cannitello, propedeutici alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. La durata della fase propedeutica è stabilita in sessanta giorni mentre il completamento della variante ferroviaria di Cannitello verrà realizzato in diciotto mesi.

## **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 valgono poco meno di 50 miliardi, pari al 14% 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 16,7 miliardi di cui 16,5 per l'adeguamento della SS 106 Jonica Taranto-Reggio Calabria; l'asse stradale tirrenico-adriatico Lauria-Candela (4,9 miliardi); i collegamenti viari A1-A14 San Vittore-Termoli (3,5 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: 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); il Quadrilatero Marche-Umbria; il Nodo di Perugia; 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** e l'ultimazione della gran parte delle opere è prevista dopo il 2015.

Tra le **opere in fase di affidamento o cantierate si segnalano**: il Quadrilatero Marche Umbria (lavori in corso con ultimazione prevista entro il 2013); tre iniziative di finanza di progetto - A1-A14 San Vittore-Termoli, Caianello A1- Benevento e variante di Caserta e bretelle di collegamento con aeroporto di Grazzanise; megalotti 2, 3 della SS 106 Jonica.

I **nuovi inserimenti sono 9** e il loro valore complessivo è di 3,7 miliardi: una nuova opera è stata inserita con il DPEF 2010-2013 (tabella 14), ovvero l'adeguamento della SS 260 Picente, mentre le altre 8 riguardano interventi compresi nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Abruzzo": il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma; la nuova tratta ferroviaria L' Aquila – Tagliacozzo; interventi di ammodernamento delle SSi n° 652 "DI Fondo Valle Sangro", 17 Appennino Abruzzese e Appuro – Sannitico, S.S. 81 Piceno Aprutina - tronco Villa Lempa - variante SS 80 (Il stralcio), 261 Subequana l' Aquila - Molino Aterno, S.S. 690 Avezzano – Sora.

## **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), le linee metropolitane C e D e il GRA di Roma e 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 diversi nuovi interventi inseriti con il DPEF 2010-2013 (tabella 14) o presenti nella schede Regionali relative alle opere incluse nelle "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti. E' questo il caso del collegamento stradale tra la Tangenziale di Napoli (Svincolo di Via Campana) e la viabilità principale e secondaria costiera, nonché l'area portuale di Pozzuoli; dei nuovi interventi sui Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e Cagliari; degli interventi del Piano Area Emergenza Abruzzo compreso il Programma stralcio degli "interventi urgenti per il ripristino immobili pubblici nella città e nella provincia de l'Aquila danneggiati a seguito degli eventi sismici verificatisi nel mese di aprile 2009"; la ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia, nella Città di Parma, che consentiranno di accogliere le nuove sedi, rispettivamente, del Comando provinciale e del Comando compagnia carabinieri di Parma e del Reparto investigazioni scientifiche (R.I.S.), in modo che l'attuale sede degli uffici dei Carabinieri, il Palazzo ducale di Parma, potrà

così essere destinato a sede di rappresentanza dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA); il sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - III fase tratte Conegliano-Belluno Monselice-Rovigo; l'intervento denominato "Nodi urbani Abruzzo - Interventi per l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma"; il risanamento idrogeologico Abruzzo - Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti; il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese; la Metropolitana leggera di Campobasso.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti localizzati in questa macro opera risulta **predominante la fase progettuale**, ma non mancano gli interventi in fase esecutiva - programma grandi stazioni, grande viabilità triestina, le linee metropolitane di Milano (M5, M4, prolungamento della M1), Brescia, Genova, Roma, Napoli, Catania, tra i principali - e quelli conclusi - prolungamento della linea metropolitana M1 di Milano, accessibilità stradale Fiera Milano, terza corsia nel Quadrante Nord-Ovest del GRA di Roma, collegamento linea Alifana - Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola, linea metropolitana di Messina, tratta urbana da Piazza Galatea a Piazza Giovanni XXIII della metropolitana di Catania.

#### **11. Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna**

Questa macro opera comprende il potenziamento del sistema trasportistico dell'isola per un valore di circa 4,3 miliardi di euro. In particolare è previsto l'adeguamento della principale arteria stradale, la SS 131, la realizzazione di 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.

Con l'ultimo monitoraggio la macro opera si è allargata al collegamento stradale Sassari-Olbia, opera del costo presunto pari a 632 milioni compresa nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro – Sardegna"

La quasi totalità degli interventi inclusi nella Piastra Logistica sono in fase di **progettazione**.

#### **12. Hub portuali**

Il costo degli interventi inclusi nella macro opera è stimato in 3,6 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** (oltre i 50% del costo), mentre tra i principali interventi in fase di affidamento 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.

Rispetto al Rapporto 2009 risultano **due nuovi inserimenti**: il potenziamento del Porto di Ravenna e il completamento porto di Ortona. Entrambi gli interventi fanno riferimento alla Scheda Regioni "Intese Generali quadro".

### **13. Hub interportuali**

Gli interventi di potenziamento delle infrastrutture interportuali rappresentano un valore di circa 2,3 miliardi di euro. I principali interporti coinvolti 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. Rispetto al Rapporto 2009 risulta **un nuovo inserimento**: la Piattaforma Logistica Adriatica Sud, intervento compreso nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro – Molise"

Oltre il 70% degli interventi inclusi tra gli hub interportuali sono in fase di **progettazione**, ma si rilevano anche due interventi conclusi: le "Opere a corollario" della piastra logistica di Civitavecchia (11,2 milioni) e il I lotto dell'Interporto di Nola (16,6 milioni).

### **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 sui 1,6 miliardi di euro destinati per la maggior parte alla metropolitana leggera di Palermo (1,1 miliardi).

Rispetto al Rapporto 2009 la macro opera non comprende il sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma poiché il procedimento è stato interrotto e il finanziamento revocato (vedi scheda opera 145), ma include la Piattaforma Logistica Adriatica Sud, intervento compreso nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro – Molise"

### **15. Schemi idrici**

Questa macro opera comprende **65 opere** che riguardano 8 regioni del Mezzogiorno, per un costo complessivo previsto di circa 5,8 miliardi dei quali il 60% localizzato in Abruzzo, Campania e Basilicata. Anche in questo caso la maggior parte degli interventi è in fase di **progettazione**, ma si rilevano anche 10 interventi conclusi per un ammontare di 373 milioni, pari al 6,4% del totale macro opera.

Rispetto al Rapporto 2009 risultano **due nuovi inserimenti**: le opere di mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi in Abruzzo; la gestione integrata delle acque

destinate ad usi umani e plurimi in Molise. Entrambi gli interventi fanno riferimento alla Scheda Regioni "Intese Generali quadro"

#### **16. Piano degli interventi nel comparto energetico**

Questa macro opera rispetto ai monitoraggi precedenti si presenta ridimensionata in quanto gli interventi relativi alla rete elettrica di trasmissione nazionale sono confluiti in una nuova macro opere come indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013.

Al 30 Aprile 2010 si contano quindi **22 interventi** e il costo è relativo alle sole opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi "Tempa Rossa" (opera dell'importo presunto massimo a base di gara di 1,1 miliardi, ma pari a 877 milioni per quanto riguarda il costo considerato nel presente monitoraggio).

#### **17. Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale**

La macro opera denominata "Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale", nata dalla divisione della macro opera "Piano degli interventi del comparto energetico" sulla base di quanto indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013, è formata da **30 interventi**, 6 dei quali inseriti con il DPEF 2010-2013. Il costo è di 966 milioni 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 78% del totale macro opera).

Rispetto lo stato di avanzamento lavori, al 31 Dicembre 2010 le 5 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 322,260 milioni, 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

**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.

**LA COMPOSIZIONE DEI PIANI STRALCIO AL 31 DICEMBRE 2009** – 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	-	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
<b>Totale</b>	<b>171.611.410,82</b>	<b>303.450.220,71</b>	<b>13.938.483,47</b>	<b>489.000.115,00</b>	<b>82.580,00</b>	<b>489.082.695,00</b>
<b>%</b>	<b>35,10%</b>	<b>62,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>

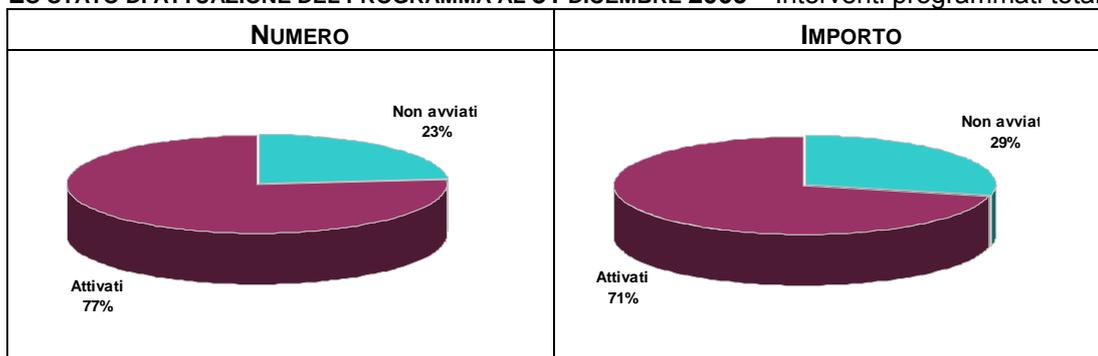
Fonte: elaborazione CRESME su dati MIT Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali - Relazione semestrale sull'avanzamento del 1° e 2° Programma Stralcio al 31 dicembre 2009

**LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2009 – Interventi programmati**

	Numero		Importo	
	V.a.	%	V.a.	%
<b>INTERVENTI PROGRAMMATI TOTALI</b>	<b>1.593</b>	<b>100%</b>	<b>489.000.115</b>	<b>100%</b>
NON AVVIATI	374	23%	140.457.081	29%
ATTIVATI	1.219	77%	348.543.034	71%
Documento di attuazione da firmare	32	2%	12.103.307	2%
Documento di attuazione protocollato	1.187	75%	336.439.727	69%
Gara e affidamento lavori	463	29%	124.609.471	25%
Stipula contratto di prestito	971	61%	266.239.297	54%
Lavori ultimati	177	11%	36.438.060	7%

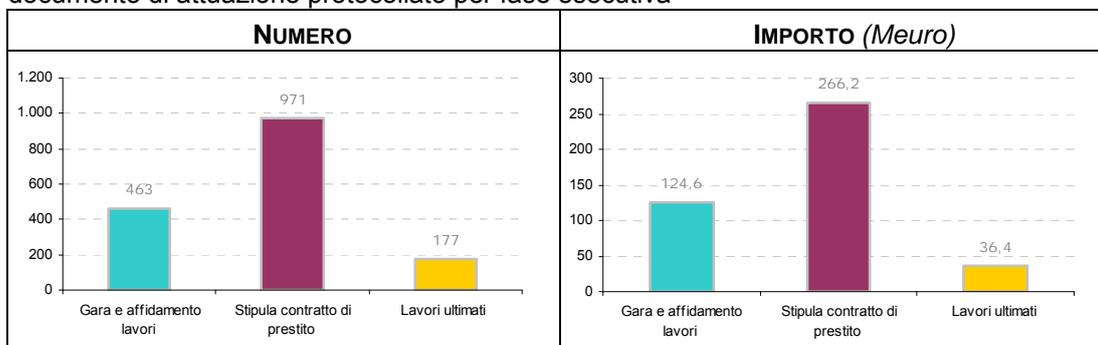
*Fonte: elaborazione CRESME su dati MIT Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali - Relazione semestrale sull'avanzamento del 1° e 2° Programma Stralcio al 31 dicembre 2009*

**LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2009 – 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 2009

**LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2009 – 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

**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 2010 sono stati monitorati, dal punto di vista attuativo, solo gli interventi deliberati dal CIPE. Nel dettaglio si tratta della nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma e 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.

**22. Piano per l'edilizia penitenziaria**

La nuova macro opera denominata "Piano per l'edilizia penitenziaria", prevista dalla Tabella 14 del DPEF 2010-2013, riunisce gli interventi di edilizia carceraria che saranno 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. Di seguito si riporta il quadro di sintesi sullo stato di attuazione dei singoli interventi

#### QUADRO DI SINTESI

Istituto	Costo <sup>1</sup>	Finanziamento attualmente impegnato	Finanziamento Fondo infrastrutture	Fabbisogno	Avanz. lavori (%)	Capienza nuovo istituto
Cagliari	86.132.000,00	43.132.000,00	43.000.000,00	-	85	550
Sassari	85.965.733,00	39.965.733,00	46.000.000,00	-	64	430
Tempio Pausania	57.203.000,00	34.203.000,00	23.000.000,00	-	93	150
Oristano	48.664.000,00	27.664.000,00	21.000.000,00	-	75	250
Forlì	59.253.235,27	39.253.235,27	20.000.000,00	-	20	225
Rovigo	52.050.000,00	28.050.000,00	24.000.000,00	-	37	210
Savona	62.000.000,00	29.966.560,00	1.500.000,00	30.533.440,00	-	130 <sup>2</sup>
Reggio Calabria	52.000.000,00	20.000.000,00	21.500.000,00	10.500.000,00	85	150 <sup>2</sup>
<b>TOTALE</b>	<b>503.267.968,27</b>	<b>262.234.528,27</b>	<b>200.000.000,00</b>	<b>41.033.440,00</b>		<b>2.095</b>

Fonte: elaborazione CRESME su dati CIPE

<sup>1</sup> I costi parametrici (per detenuto) risultano più elevati laddove si riscontrano problemi geomorfologici delle aree di sedime (dislivelli, presenza di roccia, in particolare nel caso di Tempio Pausania), presenza di corsi d'acqua (Forlì), assenza di opere di urbanizzazione primaria o viabilità di accesso (Rovigo e Savona), o in zona sismica (Reggio Calabria). Essi sono inoltre negativamente correlati al numero dei detenuti.

<sup>2</sup> Relativamente ai soli lavori finanziati.

### 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. Quest’ultima opera, compresa nella Scheda Regioni “Intese Generali quadro – Umbria”, non era stata monitorata in passato.

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 265 milioni.

## 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 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**.

Effetti quantitativi ma anche e soprattutto qualitativi, come dimostra la profonda trasformazione del mercato messa in evidenza da una nuova analisi trasversale delle opere pubbliche, introdotta quest’anno per la prima volta. Ovvero l’articolazione del mercato in base alle diverse modalità di realizzazione di un’opera pubblica, che separa il mercato “tradizionale” dai 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 nel 2001, 24 miliardi nel 2002, quasi 34 miliardi nel 2003 fino a raggiungere il picco massimo registrato sino ad oggi di oltre 38 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 30 miliardi, 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 30 miliardi nel 2008 (+7%), e che conferma tale livello di spesa nel 2009.

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 cinque mesi del 2010 infatti il mercato segna una nuova flessione, dell’ordine del 5%, un dato che potrebbe mutare radicalmente alla fine dell’anno.

In relazione, invece al numero delle gare, il risultato è una curva in costante calo dal 2002 al 2009: si è, infatti, passati da 35.484 a 18.633 bandi (-47,5%), il livello minimo degli appalti pubblici dal 1995 a oggi. I dati dei primi cinque mesi dell’anno in

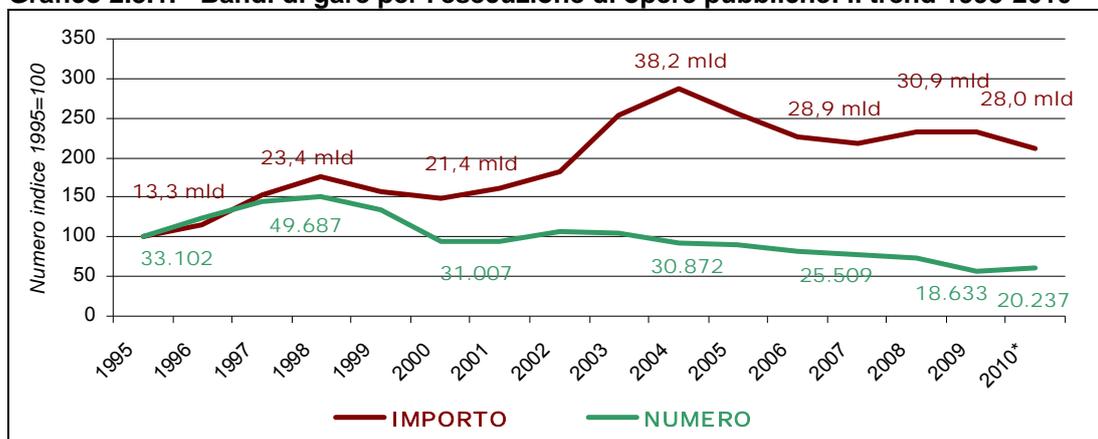
corso mostrano un ulteriore ridimensionamento rispetto allo stesso periodo del 2009 (-2,7%).

La dinamica dei primi cinque 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 del 2001 al picco dei 38 miliardi 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 ad 2009.

Tale trasformazione ha comportato un aumento rilevante del valore medio delle gare, con un incremento da 716 mila euro del 2002 a 1,8 milioni del 2009 e un progressivo allargamento della forbice tra piccole e grandi opere, a tutto vantaggio di queste ultime. I primi risultati del 2010 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 delle concessionarie autostradali finanziate con i capitali privati.

**Grafico 2.3.1. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: il trend 1995-2010\***



Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione  
 \*Per il 2010 il dato è stimato proiettando su 12 mesi il risultato dei primi cinque mesi

L'approfondimento del mercato viene quest'anno condotto sul periodo più recente, ovvero il totale annuale 2009 e i primi cinque mesi del 2010.

Il 2009 rappresenta un nuovo anno "simbolo" del processo in atto (dopo il 2004), caratterizzato da una forte concentrazione delle risorse in poche ma grandi infrastrutture, a fronte di una continua e ormai pesante frenata delle opere di media-piccola dimensione. Il risultato del 2009 rappresenta il livello più basso dal 1995 per

numero di interventi (18.633), il settimo di contrazione consecutiva. La spesa, che sfiora i 31 miliardi, si mantiene su un livello considerevole, anche se non è cresciuta allo stesso ritmo di un anno prima, e rimane inferiore ai livelli record del triennio 2003-2005. Rispetto al 2008, il bilancio economico è infatti all'insegna della stabilizzazione del mercato caratterizzata da livelli molto alti di spesa. Inoltre se approfondita nel dettaglio dimensionale, la dinamica economica del 2009 rivela come la stagione delle grandi opere non sia affatto conclusa, quanto piuttosto entrata in una nuova fase.

Le grandi opere di importo superiore alla soglia comunitaria dei 5 milioni di euro sono infatti cresciute del 13% (contro un -20% delle opere di minore dimensione), trainate da quelle superiori a 15 milioni (+15%), volte alla realizzazione di infrastrutture, impianti e reti di pubblica utilità.

**Tabella 2.3.1. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: gare per sistema di realizzazione lavori – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>NUMERO</b>								
Valori assoluti								
Partenariato pubblico-privato (1)	339	509	829	999	828	980	1.309	1.909
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	187	195	336	264	333	320	382	491
Progettazione e realizzazione (3)	380	670	764	836	657	868	668	690
Contraente generale	1	5	8	2	2	3	2	2
Leasing in costruendo						5	32	44
Manutenzione e gestione	352	424	413	576	527	584	621	654
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>1.072</b>	<b>1.608</b>	<b>2.014</b>	<b>2.413</b>	<b>2.014</b>	<b>2.440</b>	<b>2.632</b>	<b>3.299</b>
Sola esecuzione	34.412	33.254	28.858	27.502	24.803	23.069	21.570	15.334
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>35.484</b>	<b>34.862</b>	<b>30.872</b>	<b>29.915</b>	<b>26.817</b>	<b>25.509</b>	<b>24.202</b>	<b>18.633</b>
<i>Incid. % nuovo mercato su OOPP</i>	3,0	4,6	6,5	8,1	7,5	9,6	10,9	17,7
<i>Incidenza % PPP su OOPP</i>	1,0	1,5	2,7	3,3	3,1	3,8	5,4	10,2
Variazioni %								
Partenariato pubblico-privato (1)		50,1	62,9	20,5	-17,1	18,4	33,6	45,8
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>		4,3	72,3	-21,4	26,1	-3,9	19,4	28,5
Progettazione e realizzazione (3)		76,3	14,0	9,4	-21,4	32,1	-23,0	3,3
Contraente generale		400,0	60,0	-75,0	0,0	50,0	-33,3	0,0
Leasing in costruendo		-	-	-!	-!	-	540,0	37,5
Manutenzione e gestione		20,5	-2,6	39,5	-8,5	10,8	6,3	5,3
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>		<b>50,0</b>	<b>25,2</b>	<b>19,8</b>	<b>-16,5</b>	<b>21,2</b>	<b>7,9</b>	<b>25,3</b>
Sola esecuzione		-3,4	-13,2	-4,7	-9,8	-7,0	-6,5	-28,9
<b>TOTALE OOPP</b>		<b>-1,8</b>	<b>-11,4</b>	<b>-3,1</b>	<b>-10,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>-5,1</b>	<b>-23,0</b>
<b>IMPORTO (Meuro)</b>								
Partenariato pubblico-privato (1)	1.435	4.019	3.435	6.640	8.339	5.421	6.251	9.345
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	1.311	3.578	2.148	3.422	5.344	4.943	5.205	8.181
Progettazione e realizzazione (3)	2.034	3.809	5.617	4.764	2.595	4.292	4.390	4.633
Contraente generale	513	3.181	8.630	2.581	1.362	1.678	1.185	1.195
Leasing in costruendo	0	0	0	0	0	77	147	431
Manutenzione e gestione	1.272	3.228	1.761	2.185	2.172	1.806	2.347	2.706
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>5.254</b>	<b>14.236</b>	<b>19.444</b>	<b>16.171</b>	<b>14.468</b>	<b>13.273</b>	<b>14.319</b>	<b>18.311</b>
Sola esecuzione	19.035	19.371	18.781	17.752	15.541	15.640	16.624	12.617
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>24.289</b>	<b>33.607</b>	<b>38.225</b>	<b>33.923</b>	<b>30.009</b>	<b>28.913</b>	<b>30.943</b>	<b>30.928</b>
<i>Incid. % nuovo mercato su OOPP</i>	21,6	42,4	50,9	47,7	48,2	45,9	46,3	59,2
<i>Incid. % PPP su OOPP</i>	5,9	12,0	9,0	19,6	27,8	18,7	20,2	30,2
Variazioni %								
Partenariato pubblico-privato (1)		180,1	-14,5	93,3	25,6	-35,0	15,3	49,5
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>		172,9	-40,0	59,3	56,2	-7,5	5,3	57,2
Progettazione e realizzazione (3)		87,2	47,5	-15,2	-45,5	65,4	2,3	5,5

Contraente generale	520,5	171,3	-70,1	-47,2	23,2	-29,4	0,9
Leasing in costruendo	-	-	-	-	-	91,3	194,0
Manutenzione e gestione	153,7	-45,5	24,1	-0,6	-16,8	29,9	15,3
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>170,9</b>	<b>36,6</b>	<b>-16,8</b>	<b>-10,5</b>	<b>-8,3</b>	<b>7,9</b>	<b>27,9</b>
Sola esecuzione	1,8	-3,0	-5,5	-12,5	0,6	6,3	-24,1
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>38,4</b>	<b>13,7</b>	<b>-11,3</b>	<b>-11,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>7,0</b>	<b>0,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

(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

Con questo risultato positivo, che consolida e amplifica la crescita economica rilevata nel 2008 (+16% le risorse destinate a tutte le opere sopra i 5 milioni, +19% quella per le opere più grandi), si può affermare che si è ormai entrati in una nuova fase delle grandi opere, con caratteristiche diverse dal ciclo precedente (2002-2004) dominato dai grandi contratti da affidare con gli strumenti del contraente generale e dell'appalto integrato e finanziati interamente con risorse pubbliche. Al momento, come nell'immediato futuro, la realizzazione delle grandi infrastrutture pubbliche, non potendo contare che parzialmente su risorse pubbliche, dipenderà dal successo del PPP. Tale dato è confermato dal fatto che nel 2010, a fronte di una flessione della spesa che riguarda anche le grandi opere, quella relativa ai cosiddetti nuovi mercati cresce del 16% (-27% il mercato tradizionale).

Con riferimento al numero, la flessione complessiva rispetto al 2008 è pari al -23%. Per trovare un tasso negativo simile si deve tornare indietro ai primi anni 2000. Una flessione che sale al -26% al netto delle opere sopra soglia. Ne deriva una ulteriore divaricazione della forbice che descrive la dinamica di lungo periodo del mercato nazionale delle opere pubbliche: quella del numero scende su un livello che è assai prossimo al 50% di quello 1995, quella del valore consolida livelli alti, pari a più del 200% rispetto alla capacità di spesa degli anni '90.

La polarizzazione del mercato tra grandi e piccole opere è un aspetto di un fenomeno più complesso, ovvero quello della trasformazione del mercato che sempre più si è aperto a forme innovative di opere pubbliche, che rendono sempre più sfumati i confini tra capitali privati e pubblici, tra lavori e servizi. Nel 2009 si osserva un sempre più evidente spostamento del mercato verso forme innovative di realizzazione di lavori pubblici: nel 2002 gli appalti tradizionali erano il 97% del totale e riguardavano il 78,4% del valore in gare; nel 2008 le stesse quote sono scese all'89% e al 53,7%.

Nel 2009 avviene un'altra importante trasformazione: le nuove procedure vengono scelte per realizzare quasi il 18% dei progetti complessivi, e soprattutto riguardano quasi il 60% delle risorse. Per la prima volta, dunque, al mercato tradizionale viene destinata meno della metà degli importi complessivi in gara.

Nel 2009 la dinamica divergente tra i due mercati è rilevante: gli appalti tradizionali perdono il 30% rispetto al numero promosso nel 2008, mentre i bandi di gara per realizzare opere pubbliche con le nuove procedure di affidamento crescono

del 25,3%. Così gli importi si riducono del 24% con riferimento agli appalti tradizionali, mentre le nuove forme incrementano del 28% i livelli di spesa 2008.

Ancora più evidente la cd. "doppia velocità" dei due mercati nell'anno in corso: la flessione complessiva delle opere pubbliche è infatti tutta da ricondurre alle gare di sola esecuzione, mentre i tassi espansivi dei nuovi mercati sono ancora più importanti di quelli registrati nel 2009. E soprattutto prosegue l'affermazione delle diverse procedure innovative che nel 2010 rappresentano quasi il 25% delle iniziative complessive e più del 60% delle risorse destinate alle opere pubbliche.

**Tabella 2.3.2 - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: gare per sistema realizzazione lavori - Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		Variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Partenariato pubblico-privato (1)	715	2.593	1.225	2.891	71,3	11,5
<i>Di cui costruzione e gestione (2)</i>	178	2.005	380	2.519	113,5	25,6
Progettazione e realizzazione (3)	281	1.811	313	2.483	11,4	37,1
Contraente generale	1	408	1	1.100	0,0	169,9
Leasing in costruendo	17	71	48	108	182,4	52,9
Manutenzione e gestione	273	1.373	267	654	-2,2	-52,3
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>1.287</b>	<b>6.256</b>	<b>1.854</b>	<b>7.237</b>	<b>44,1</b>	<b>15,7</b>
Sola esecuzione	7.382	6.057	6.578	4.423	-10,9	-27,0
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>8.669</b>	<b>12.313</b>	<b>8.432</b>	<b>11.661</b>	<b>-2,7</b>	<b>-5,3</b>
<i>Incid. % nuovo mercato su OOPP</i>	14,8	50,8	22,0	62,1		
<i>Incidenza % PPP su OOPP</i>	8,2	21,1	14,5	24,8		

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

(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

Tra tutte le procedure, il partenariato è quella che ha consolidato più di altre il proprio ruolo nel mercato: in un anno il suo peso in termini numerici è raddoppiato, arrivando così al 10% delle opere in gara (era solo l'1% otto anni prima), e, sul fronte del valore, ha guadagnato 10 punti percentuali, ovvero rappresenta quasi un terzo delle risorse in gioco (30% nel 2009 e 25% nel 2010).

Particolarmente espansiva appare la dinamica delle concessioni di costruzione e gestione su proposta della stazione appaltante, in grado di compensare la flessione numerica di quelle a iniziativa privata, che continuano però a privilegiare progetti di dimensioni medie assai rilevanti, per un investimento complessivo comunque in espansione malgrado la riduzione del numero di iniziative. Si consolida anche il ruolo dell'appalto integrato e della manutenzione e gestione (facility management), così come quello del leasing in costruendo, passato dai 5 casi dell'anno di introduzione, ai 32 del 2008, ai 44 del 2009, ma soprattutto ai 48 in soli cinque mesi nel 2010. Fatta eccezione per il numero delle concessioni di costruzione e gestione su iniziativa privata che frenano nel 2009 (da 151 a 126), per tutte le procedure innovative la dinamica è positiva, sia in termini numerici che di importo, nel 2009 così come nel 2010.

Le grandi opere strategiche riguardano in primo luogo ferrovie e strade, e infatti, come veniva illustrato nei precedenti Rapporti, la cd. stagione delle grandi opere risulta trainata dagli Enti impegnati, in maniera quasi esclusiva, nella loro realizzazione.

Nel primo ciclo, quello della crescita rilevante della spesa a causa dell'effetto della legge obiettivo, le imprese ferroviarie, quelle stradali e quelle di servizio pubblico locale registrano un incremento della spesa del 108%, con un balzo dal 28% al 37% del mercato.

Per le opere ferroviarie e stradali, gli anni 2005-2006 sono caratterizzati dal blocco dell'attività, o meglio del ridimensionamento dei livelli di spesa, motivato dalle difficoltà nel reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione delle opere strategiche, dopo una prima fase estremamente positiva.

Le Aziende Speciali<sup>8</sup>, invece, raggiungono il picco massimo nel 2005 e dal 2006 si attestano su un livello assai più rilevante del passato, dimostrando di aver modificato la propria capacità di spesa, che dal 2003 è stabilmente superiore a quella delle Ferrovie.

Dopo un triennio di dinamiche assai variabili dei tre principali realizzatori di opere strategiche, il 2009 rappresenta un nuovo anno record per le Aziende Speciali, che superano da sole la spesa promossa da Ferrovie e Strade insieme, i quali, al contrario, registrano una nuova forte flessione. Rispetto ai valori, si osserva però come la capacità di spesa delle Strade sia ancora a livelli significativi, mentre per le Ferrovie si tratta del secondo peggior risultato dall'avvio del Programma.

Malgrado questa ultima osservazione, il peso dei tre soggetti sul mercato complessivo delle opere pubbliche raggiunge proprio nel 2009 il 41%, dal 28% del 2002, fino al 39% del 2008.

**Tabella 2.3.3 - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: numero gare per committente – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	<b>Valori assoluti</b>							
Amministrazioni centrali	2.147	1.742	1.565	1.527	1.234	1.103	976	847
Amministrazioni territoriali	30.100	29.806	26.749	26.064	24.116	22.484	21446	16384
Aziende Speciali	1.404	1.589	1.553	1.676	1.716	1.595	1633	1176
Comuni	20.326	19.653	17.365	16.819	16.034	14.372	13946	10551
Imprese a capitale pubblico	3.074	3.170	2.377	2.171	1.334	1.724	1673	1287
Ferrovie	580	571	471	452	300	315	346	238
Strade	1.694	1.934	1.420	1.293	754	1.123	1071	920
Altri enti	163	144	181	153	133	198	107	115
<b>Totale</b>	<b>35.484</b>	<b>34.862</b>	<b>30.872</b>	<b>29.915</b>	<b>26.817</b>	<b>25.509</b>	<b>24.202</b>	<b>18.633</b>
	<b>Variazione %</b>							
Amministrazioni centrali		-18,9	-10,2	-2,4	-19,2	-10,6	-11,5	-13,2

<sup>8</sup> Si tratta di aziende di servizio pubblico locale, partecipate interamente o in parte da enti territoriali e che svolgono servizi di pubblica utilità a carattere territoriale

Amministrazioni territoriali	-1,0	-10,3	-2,6	-7,5	-6,8	-4,6	-23,6	
Aziende Speciali	13,2	-2,3	7,9	2,4	-7,1	2,4	-28,0	
Comuni	-3,3	-11,6	-3,1	-4,7	-10,4	-3,0	-24,3	
Imprese a capitale pubblico	3,1	-25,0	-8,7	-38,6	29,2	-3,0	-23,1	
Ferrovie	-1,6	-17,5	-4,0	-33,6	5,0	9,8	-31,2	
Strade	14,2	-26,6	-8,9	-41,7	48,9	-4,6	-14,1	
Altri enti	-11,7	25,7	-15,5	-13,1	48,9	-46,0	7,5	
<b>Totale</b>	<b>-1,8</b>	<b>-11,4</b>	<b>-3,1</b>	<b>-10,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>-5,1</b>	<b>-23,0</b>	
<b>Composizione %</b>								
Amministrazioni centrali	6,1	5,0	5,1	5,1	4,6	4,3	4,0	4,5
Amministrazioni territoriali	84,8	85,5	86,6	87,1	89,9	88,1	88,6	87,9
Aziende Speciali	4,0	4,6	5,0	5,6	6,4	6,3	6,7	6,3
Comuni	57,3	56,4	56,2	56,2	59,8	56,3	57,6	56,6
Imprese a capitale pubblico	8,7	9,1	7,7	7,3	5,0	6,8	6,9	6,9
Ferrovie	1,6	1,6	1,5	1,5	1,1	1,2	1,4	1,3
Strade	4,8	5,5	4,6	4,3	2,8	4,4	4,4	4,9
Altri enti	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,8	0,4	0,6
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Osservando la dinamica degli altri enti nel 2009, l'unico altro soggetto a vedere crescere la spesa è il gruppo dell'Amministrazione Centrale (3,2 miliardi), grazie ai Commissari Straordinari o Delegati, che hanno mandato in gara opere per un ammontare complessivo di oltre 1,4 miliardi. Tale dato rappresenta un record rispetto agli ultimi 15 anni di storia dei contratti pubblici, determinato innanzitutto dagli interventi "gestiti" dai Commissari Straordinari per l'emergenza della Mobilità riguardante l'autostrada A4 Tratto VE-TS ed il Raccordo Villesse-Gorizia e per l'emergenza Sisma in Abruzzo.

**Tabella 2.3.4 - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: importi per committente – Anni 2002-2009 - Importi in Meuro**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Amministrazioni centrali	2.276	2.194	1.155	1.490	2.120	2.065	1.449	3.229
Amministrazioni territoriali	16.181	20.633	21.102	27.743	24.268	21.332	21.481	21.637
Aziende Speciali	1.662	2.197	3.304	8.949	4.911	4.719	4.571	7.071
Comuni	6.978	8.460	8.470	9.517	9.576	8.100	7.856	6.304
Imprese a capitale pubblico	5.748	10.687	15.832	4.592	3.492	5.328	7.856	5.912
Ferrovie	2.115	2.976	3.212	2.123	1.687	801	2.252	1.236
Strade	3.088	6.973	7.757	2.244	1.467	4.285	5.268	4.418
Altri enti	86	92	135	98	128	189	157	151
<b>Totale</b>	<b>24.289</b>	<b>33.607</b>	<b>38.225</b>	<b>33.923</b>	<b>30.009</b>	<b>28.913</b>	<b>30.943</b>	<b>30.928</b>
<b>Variazione %</b>								
Amministrazioni centrali		-3,6	-47,4	29,0	42,2	-2,6	-29,8	122,9
Amministrazioni territoriali		27,5	2,3	31,5	-12,5	-12,1	0,7	0,7
Aziende Speciali		32,2	50,4	170,9	-45,1	-3,9	-3,1	54,7
Comuni		21,2	0,1	12,4	0,6	-15,4	-3,0	-19,8
Imprese a capitale pubblico		85,9	48,1	-71,0	-24,0	52,6	47,4	-24,8
Ferrovie		40,7	7,9	-33,9	-20,5	-52,5	181,3	-45,1

Strade	125,8	11,2	-71,1	-34,6	192,1	23,0	-16,1	
Altri enti	8,0	45,8	-27,6	31,3	47,1	-16,7	-4,0	
<b>Totale</b>	<b>38,4</b>	<b>13,7</b>	<b>-11,3</b>	<b>-11,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>7,0</b>	<b>0,0</b>	
<b>Composizione %</b>								
Amministrazioni centrali	9,4	6,5	3,0	4,4	7,1	7,1	4,7	10,4
Amministrazioni territoriali	66,6	61,4	55,2	81,8	80,9	73,8	69,4	70,0
Aziende Speciali	6,8	6,5	8,6	26,4	16,4	16,3	14,8	22,9
Comuni	28,7	25,2	22,2	28,1	31,9	28,0	25,4	20,4
Imprese a capitale pubblico	23,7	31,8	41,4	13,5	11,6	18,4	25,4	19,1
Ferrovie	8,7	8,9	8,4	6,3	5,6	2,8	7,3	4,0
Strade	12,7	20,7	20,3	6,6	4,9	14,8	17,0	14,3
Altri enti	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7	0,5	0,5
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Il confronto relativo ai **primi cinque mesi del 2010** con lo stesso periodo dell'anno precedente conferma il trend negativo per tutti gli enti di spesa, con l'unica eccezione delle Aziende Speciali, mentre sul fronte della spesa mostra una vivace attività delle Strade, che con buona probabilità confermeranno nel 2010 una capacità di spesa superiore ai 4 miliardi. In crescita anche i Comuni (+6,8%), un dato positivo da ridimensionare ricordando che dal 2006 avevano smesso di aumentare il livello di risorse messe in gara per realizzare opere pubbliche, passando dagli oltre 9,5 miliardi del 2005 e 2006, ai 6,3 miliardi del 2009.

**Tabella 2.3.5. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: gare per committenti - Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Amministrazioni centrali	320	2.073	312	555	-2,5	-73,2
Amministrazioni territoriali	7.774	8.382	7.542	7.284	-3,0	-13,1
Aziende Speciali	527	2.055	562	1.689	6,6	-17,8
Comuni	5.083	2.815	4.778	3.008	-6,0	6,8
Imprese a capitale pubblico	551	1.836	531	3.694	-3,6	101,1
Ferrovie	120	342	119	253	-0,8	-26,0
Strade	378	1.375	271	1.948	-28,3	41,7
Altri enti	24	22	47	129	95,8	497,8
<b>Totale</b>	<b>8.669</b>	<b>12.313</b>	<b>8.432</b>	<b>11.661</b>	<b>-2,7</b>	<b>-5,3</b>

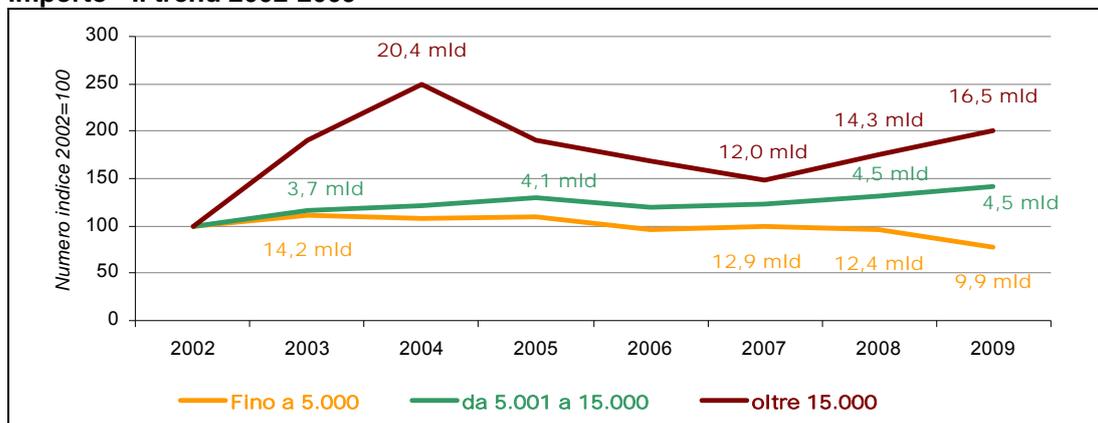
Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Rispetto alla **dimensione** delle opere, come già emerso delineando i caratteri essenziali del mercato dal 2002 a oggi, il 2009 mostra una decisa accelerazione del fenomeno in atto: ancora in crescita i lavori di maggior valore, mentre tornano a ridursi sensibilmente i lavori più piccoli.

Si acuisce infatti la contrazione delle gare di importo inferiore a 5 milioni di euro, con un -26% per numero e -20% per importo (la flessione nel 2008 era dell'ordine del 4-5%), a fronte di una sensibile crescita delle gare per grandi opere, +6,6% per

numero e +13,2% per importo, con il risultato di mantenere così stabile il valore complessivo delle opere in gara.

**Grafico 2.3.2. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: importi per classi di importo - Il trend 2002-2009**



Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Nel 2009 la crescita in termini economici delle grandi opere di importo superiore a 5 milioni di euro è stata trainata dall'espansione del mercato delle opere di importo superiore a 15 milioni di euro che, grazie soprattutto ad alcune maxi gare di PPP, registrano un +15% del valore. Considerando, invece, il numero delle gare, crescono dell'8% quelle di importo compreso tra 5 e 50 milioni, mentre le maxi gare che superano i 50 milioni perdono una unità rispetto al 2008, anche se la loro dimensione media diviene più rilevante, da 185 a 229 milioni. In particolare l'espansione del mercato delle grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro è strettamente collegata alla fase espansiva del PPP (cresce del 27% il numero di opportunità e del 80% l'investimento). Al contrario frenano i mercati dell'appalto integrato (-38% il numero di gare e -21% l'importo) e di sola esecuzione (-21% e -51%). Infine presenta un andamento a cd. doppia velocità il mercato dei servizi di manutenzione e gestione (+38% il numero di opportunità e -11% la spesa).

Sotto la soglia dei cinque milioni, i tassi negativi diventano più significativi al diminuire della dimensione media degli appalti. Ciò indica una profonda crisi del mercato che sotto i 500 mila euro ha perso più del 30% sia in termini di opportunità che di risorse complessive. Solo i lavori tra i 150.000 e i 500.000 euro hanno sfiorato perdite del 40%, sotto i 150.000 euro il delta negativo è solo più contenuto rispetto alla classe immediatamente più grande, ma certamente si tratta del peggior risultato registrato a partire dal 2002, sul quale ha inciso non solo la politica di concentrazione di risorse su grandi interventi, ma anche la norma (comma 7-bis dell'art. 122 del d.lgs. 163 del 2006, introdotto dall'art. 1, comma 10-*quinquies* del decreto-legge n. 168 del 2008) che ha previsto la possibilità di affidare lavori di importo compreso tra 100.000 e 500.000 mediante procedura negoziata senza l'obbligo di pubblicazione del bando.

Più contenuta appare la flessione per i bandi di gara di importo superiore: -18,6% e -17,3% numero e importo per i bandi medio piccoli, -15,5% e -13,5% per i medio-grandi (da 1 a 5 milioni). Il grafico che segue illustra la trasformazione del mercato, che può essere letta in due dati di sintesi: le grandi opere assorbono il 68% delle risorse, era il 47% nel 2002; i micro e piccoli appalti il 59% del numero, era il 75% nel 2002. Dunque la trasformazione del mercato nel 2009 non cambia direzione, ma ne accentua i caratteri.

**Tabella 2.3.6.- Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: numero gare per classi di importo – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	<b>Valori assoluti</b>							
Non segnalato	1.548	1.671	1.807	1.833	1.440	1.319	1213	1464
Fino a 150.000	16.158	13.447	10.266	9.366	8.503	7.295	6831	5452
Da 150.001 a 500.000	10.447	11.633	10.419	10.238	9.371	9.145	8889	5515
Da 500.001 a 1.000.000	3.664	3.903	4.012	4.037	3.664	3.602	3244	2641
Da 1.000.001 a 5.000.000	3.109	3.532	3.678	3.709	3.193	3.474	3293	2781
Da 5.000.001 a 15.000.000	388	445	473	513	457	475	506	545
Da 15.000.001 a 50.000.000	136	173	155	164	148	153	171	184
Oltre 50.000.000	34	58	62	55	41	46	55	51
<b>Totale</b>	<b>35.484</b>	<b>34.862</b>	<b>30.872</b>	<b>29.915</b>	<b>26.817</b>	<b>25.509</b>	<b>24.202</b>	<b>18.633</b>
	<b>Variazione %</b>							
Non segnalato		7,9	8,1	1,4	-21,4	-8,4	-8,0	20,7
Fino a 150.000		-16,8	-23,7	-8,8	-9,2	-14,2	-6,4	-20,2
Da 150.001 a 500.000		11,4	-10,4	-1,7	-8,5	-2,4	-2,8	-38,0
Da 500.001 a 1.000.000		6,5	2,8	0,6	-9,2	-1,7	-9,9	-18,6
Da 1.000.001 a 5.000.000		13,6	4,1	0,8	-13,9	8,8	-5,2	-15,5
Da 5.000.001 a 15.000.000		14,7	6,3	8,5	-10,9	3,9	6,5	7,7
Da 15.000.001 a 50.000.000		27,2	-10,4	5,8	-9,8	3,4	11,8	7,6
Oltre 50.000.000		70,6	6,9	-11,3	-25,5	12,2	19,6	-7,3
<b>Totale</b>		<b>-1,8</b>	<b>-11,4</b>	<b>-3,1</b>	<b>-10,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>-5,1</b>	<b>-23,0</b>
	<b>Composizione %</b>							
Non segnalato	4,4		5,9		5,4		5,0	
Fino a 150.000	45,5	38,6	33,3	31,3	31,7	28,6	28,2	29,3
Da 150.001 a 500.000	29,4	33,4	33,7	34,2	34,9	35,9	36,7	29,6
Da 500.001 a 1.000.000	10,3	11,2	13,0	13,5	13,7	14,1	13,4	14,2
Da 1.000.001 a 5.000.000	8,8	10,1	11,9	12,4	11,9	13,6	13,6	14,9
Da 5.000.001 a 15.000.000	1,1	1,3	1,5	1,7	1,7	1,9	2,1	2,9
Da 15.000.001 a 50.000.000	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	1,0
Oltre 50.000.000	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.3.7. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: importi per classi di importo – Anni 2002-2009 - Importi in Meuro**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Non segnalato								
Fino a 150.000	1.151	1.015	796	741	683	608	584	418
Da 150.001 a 500.000	2.875	3.253	2.964	2.936	2.663	2.616	2.522	1.567
Da 500.001 a 1.000.000	2.603	2.775	2.856	2.897	2.610	2.565	2.331	1.928
Da 1.000.001 a 5.000.000	6.273	7.220	7.367	7.622	6.418	7.116	6.941	6.000
Da 5.000.001 a 15.000.000	3.200	3.724	3.874	4.149	3.811	3.934	4.219	4.536
Da 15.000.001 a 50.000.000	3.480	4.389	3.932	4.110	3.799	3.891	4.189	4.816
Oltre 50.000.000	4.707	11.232	16.435	11.468	10.025	8.184	10.158	11.662
<b>Totale</b>	<b>24.289</b>	<b>33.607</b>	<b>38.225</b>	<b>33.923</b>	<b>30.009</b>	<b>28.913</b>	<b>30.943</b>	<b>30.928</b>
<b>Variazione %</b>								
Non segnalato								
Fino a 150.000		-11,8	-21,6	-6,9	-7,9	-10,9	-3,9	-28,4
Da 150.001 a 500.000		13,2	-8,9	-1,0	-9,3	-1,8	-3,6	-37,9
Da 500.001 a 1.000.000		6,6	2,9	1,4	-9,9	-1,7	-9,1	-17,3
Da 1.000.001 a 5.000.000		15,1	2,0	3,5	-15,8	10,9	-2,5	-13,5
Da 5.000.001 a 15.000.000		16,4	4,0	7,1	-8,2	3,2	7,2	7,5
Da 15.000.001 a 50.000.000		26,1	-10,4	4,5	-7,6	2,4	7,6	15,0
Oltre 50.000.000		138,6	46,3	-30,2	-12,6	-18,4	24,1	14,8
<b>Totale</b>		<b>38,4</b>	<b>13,7</b>	<b>-11,3</b>	<b>-11,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>7,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Composizione %</b>								
Non segnalato	0,0		0,0		0,0		0,0	
Fino a 150.000	4,7	3,0	2,1	2,2	2,3	2,1	1,9	1,4
Da 150.001 a 500.000	11,8	9,7	7,8	8,7	8,9	9,0	8,2	5,1
Da 500.001 a 1.000.000	10,7	8,3	7,5	8,5	8,7	8,9	7,5	6,2
Da 1.000.001 a 5.000.000	25,8	21,5	19,3	22,5	21,4	24,6	22,4	19,4
Da 5.000.001 a 15.000.000	13,2	11,1	10,1	12,2	12,7	13,6	13,6	14,7
Da 15.000.001 a 50.000.000	14,3	13,1	10,3	12,1	12,7	13,5	13,5	15,6
Oltre 50.000.000	19,4	33,4	43,0	33,8	33,4	28,3	32,8	37,7
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

I dati relativi ai primi cinque mesi del 2010 mostrano alcuni elementi di novità, e alcune conferme. Prosegue la forte flessione della pubblicazione dei bandi relativi agli appalti interessati dalla norma sulla procedura negoziata<sup>9</sup>: i lavori tra i 100.000 e i 500.000 euro perdono un altro 20% del mercato in cinque mesi.

Nei primi mesi del 2010 le grandi opere registrano una prima frenata: nel complesso sono state promosse 271 gare di importo superiore a 5 milioni, per 7,5

<sup>9</sup> Si osserva che la relazione annuale 2009 dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici segnala un ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando pari 35,4% dei bandi per numero e al 9,3% per valore a seguito dell'introduzione del comma 7-bis all'art. 122 del d.lgs. 163 del 2006.

miliardi complessivi, ovvero il 22% e il 6% in meno rispetto al periodo gennaio-maggio 2009. Tale considerazione non è applicabile per i bandi di gara che superano i 50 milioni, che continuano invece a crescere, e arrivano ad assorbire da soli per la prima volta dal 2002, quasi il 40% delle risorse complessive.

**Tabella 2.3.8. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: gare per classi di importo - Importi in Meuro**

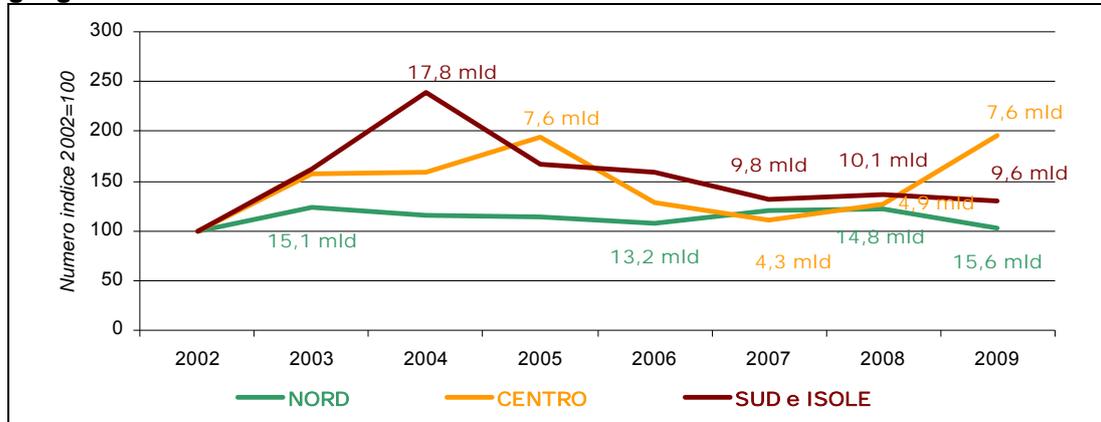
	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Non segnalato	495		926		87,1	
Fino a 150.000	2.666	208	2.765	200	3,7	-3,9
Da 150.001 a 500.000	2.754	775	2.207	632	-19,9	-18,5
Da 500.001 a 1.000.000	1.203	873	1.092	805	-9,2	-7,8
Da 1.000.001 a 5.000.000	1.203	2.534	1.171	2.567	-2,7	1,3
Da 5.000.001 a 15.000.000	246	2.124	193	1.568	-21,5	-26,2
Da 15.000.001 a 50.000.000	80	2.087	56	1.355	-30,0	-35,1
Oltre 50.000.000	22	3.712	22	4.534	0,0	22,1
<b>Totale</b>	<b>8.669</b>	<b>12.313</b>	<b>8.432</b>	<b>11.661</b>	<b>-2,7</b>	<b>-5,3</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Dal punto di vista **territoriale** la dinamica stabile della spesa e la forte flessione numerica registrate lo scorso anno corrispondono ad una “crisi” che colpisce soprattutto il Nord. Qui infatti si registrano i tassi negativi più rilevanti (-37% il numero e -15% l'importo complessivo), che non sono però sufficienti a togliere a questa area del paese il ruolo trainante: guardando infatti alla ripartizione territoriale delle risorse, la quota più rilevante spetta ancora alle regioni settentrionali.

La dinamica dell'ultimo anno concluso ha quantomeno ridotto il vantaggio dell'area rispetto alle altre due macro ripartizioni geografiche. Anche perché alla forte contrazione registrata al Nord, ha corrisposto una rapida crescita della spesa nel Centro (+55%), e una flessione assai più modesta al Sud (-4,8%).

**Grafico 2.3.3. - Bandi di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: importi per aree geografiche - il trend 2002-2009**



Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.3.9. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: numero gare per aree geografiche – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Nord	16.087	16.343	13.938	12.778	10.655	10.118	9.916	6.262
Centro	5.409	5.235	4.919	4.850	4.253	3.850	3.596	2.769
Sud e isole	13.906	13.067	11.945	12.213	11.876	11.456	10.500	9.463
Non ripartibili	82	217	70	74	33	85	190	139
<b>Totale</b>	<b>35.484</b>	<b>34.862</b>	<b>30.872</b>	<b>29.915</b>	<b>26.817</b>	<b>25.509</b>	<b>24.202</b>	<b>18.633</b>
<b>Variazione %</b>								
Nord		1,6	-14,7	-8,3	-16,6	-5,0	-2,0	-36,8
Centro		-3,2	-6,0	-1,4	-12,3	-9,5	-6,6	-23,0
Sud e isole		-6,0	-8,6	2,2	-2,8	-3,5	-8,3	-9,9
Non ripartibili		164,6	-67,7	5,7	-55,4	157,6	123,5	-26,8
<b>Totale</b>		<b>-1,8</b>	<b>-11,4</b>	<b>-3,1</b>	<b>-10,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>-5,1</b>	<b>-23,0</b>
<b>Composizione %</b>								
Nord	45,3	46,9	45,1	42,7	39,7	39,7	41,0	33,6
Centro	15,2	15,0	15,9	16,2	15,9	15,1	14,9	14,9
Sud e isole	39,2	37,5	38,7	40,8	44,3	44,9	43,4	50,8
Non ripartibili	0,2	0,6	0,2	0,2	0,1	0,3	0,8	0,7
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.3.10. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: importi per aree geografiche – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	<b>Valori assoluti</b>							
Nord	12.190	15.125	13.996	13.916	13.157	14.647	14.836	12.564
Centro	3.898	6.151	6.175	7.568	5.003	4.297	4.925	7.607
Sud e isole	7.433	12.077	17.755	12.428	11.817	9.752	10.138	9.649
Non ripartibili	768	255	299	11	32	218	1.044	1.108
<b>Totale</b>	<b>24.289</b>	<b>33.607</b>	<b>38.225</b>	<b>33.923</b>	<b>30.009</b>	<b>28.913</b>	<b>30.943</b>	<b>30.928</b>
	<b>Variazione %</b>							
Nord		24,1	-7,5	-0,6	-5,5	11,3	1,3	-15,3
Centro		57,8	0,4	22,5	-33,9	-14,1	14,6	54,5
Sud e isole		62,5	47,0	-30,0	-4,9	-17,5	4,0	-4,8
Non ripartibili		-66,8	17,2	-96,4	196,9	587,6	379,7	6,2
<b>Totale</b>		<b>38,4</b>	<b>13,7</b>	<b>-11,3</b>	<b>-11,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>7,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Composizione %</b>							
Nord	50,2	45,0	36,6	41,0	43,8	50,7	47,9	40,6
Centro	16,0	18,3	16,2	22,3	16,7	14,9	15,9	24,6
Sud e isole	30,6	35,9	46,4	36,6	39,4	33,7	32,8	31,2
Non ripartibili	3,2	0,8	0,8	0,0	0,1	0,8	3,4	3,6
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

In particolare la forte crescita della spesa nelle regioni del Centro ha fatto salire la quota di questa area al 25%, sottraendo risorse alle regioni settentrionali, che sono scese dal 50% del 2002 a meno del 41% lo scorso anno. Prosegue invece la fase di contenimento generale delle regioni meridionali, anche se su scala più contenuta rispetto a quella registrata al Nord: in termini di dinamica, la spesa promossa per opere da realizzare in tali regioni si è ridotta del 5%, interrompendo la brevissima fase espansiva del 2008; in termini di quote di mercato, il peso sul totale scende al 31%, con un preoccupante balzo indietro ai livelli 2002.

**Tabella 2.3.11. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche: gare per aree geografiche - Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		Variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Nord	2.942	6.119	2.905	4.240	-1,3	-30,7
Centro	1.258	1.940	1.080	1.243	-14,1	-35,9
Sud e isole	4.428	4.077	4.300	6.023	-2,9	47,7
Non ripartibili	41	177	147	154	258,5	-12,9
<b>Totale</b>	<b>8.669</b>	<b>12.313</b>	<b>8.432</b>	<b>11.661</b>	<b>-2,7</b>	<b>-5,3</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

I dati del periodo Gennaio-Maggio 2010 rivelano invece una crescita soprattutto nelle regioni meridionali: in uno scenario complessivo di riduzione delle risorse rispetto al periodo corrispondente del 2009, la spesa appaltata al Sud cresce del 48%; il numero delle gare si riduce solo del 3%. Ne deriva un rafforzamento del

ruolo dell'area sul totale, che rappresenta nell'anno in corso oltre la metà del mercato complessivo delle opere pubbliche, sia in termini numerici che economici.

Particolarmente negativo il bilancio per il Centro, che vede scendere il proprio peso sul mercato nazionale a poco più del 10%.

Così come si riduce ancora quello del Nord, che raggiunge il valore minimo del 36% della spesa e 34% del numero (come nel 2009).

### ***2.3.1. Il mercato delle gare per la realizzazione delle opere strategiche***

Da gennaio 2002 a maggio 2010 sono state censite 301 gare per lotti funzionali di **opere di cui al Programma strategico**, per un importo complessivo di 51,7 miliardi di euro. Tali valori corrispondono allo **0,1% del numero totale delle opere pubbliche con bando di gara pubblicato** per il **19,7% della spesa**.

Se il 2004 ha rappresentato l'anno più significativo del Programma in termini di valore e soprattutto di incidenza sul totale del mercato dei lavori pubblici, il 2007 costituisce, invece, l'apice negativo in quanto le opere della legge obiettivo hanno rappresentato soltanto il 12,6% del totale. Dal 2008 si registra, invece, una crescita dell'incidenza delle opere strategiche con percentuali che riprendono a salire toccando il 24,4% nel 2009 e il 26,6% nei primi cinque mesi del 2010.

Anche se tali ultime percentuali sono molto alte, esse non superano quelle conseguite nel 2004 per effetto innanzitutto delle 8 gare per l'affidamento a contraente generale di altrettante maxi infrastrutture strategiche per un ammontare di 8,6 miliardi. In tale anno infatti sono stati banditi i lavori di realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, i due lotti del quadrilatero Marche-Umbria, due megalotti della SA-RC e altrettanti della SS 106 Jonica e poi un lotto del raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina (Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo).

**Tabella 2.3.12. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche:** mercati a confronto - gare per opere inserite nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche e gare totali opere pubbliche - *Importi in Meuro*

	Totale opere pubbliche (OOPP)			Opere legge obiettivo (LO)			% LO su totale OOPP	
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo
2002 (a)	35.484	24.289	0,7	30	4.107	136,9	0,1	16,9
2003 (b)	34.862	33.607	1,0	46	6.822	148,3	0,1	20,3
2004 (c)	30.872	38.225	1,3	52	11.865	237,3	0,2	31,0
2005 (d)	29.915	33.923	1,2	33	4.973	160,4	0,1	14,7
2006 (e)	26.817	30.009	1,2	19	4.976	276,5	0,1	16,6
2007 (f)	25.509	28.913	1,2	37	3.455	93,4	0,1	11,9
2008 (g)	24.202	30.943	1,3	36	4.961	137,8	0,1	16,0
2009 (h)	18.633	30.928	1,8	34	7.447	219,0	0,2	24,1
2010 gennaio-maggio (i)	8.432	7.502	1,6	14	3.100	221,4	0,2	26,6
<b>Totale gen. 2002-mag. 2010</b>	<b>234.726</b>	<b>221.501</b>	<b>1,2</b>	<b>301</b>	<b>51.707</b>	<b>174,7</b>	<b>0,1</b>	<b>19,7</b>

Fonte: *CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione*

(a) compresa: *Bre.Be.Mi.*

(b) compresa: *Asti Cuneo*

(c) compreso: *Ponte sullo Stretto*

(d) compresa: *linea C Roma*

(e) compresa: *Pedemontana Veneta*

(f) comprese: *Pedemontana Lombarda, Autostrada SA-RC terzo macrolotto parti 1 e 2*

(g) comprese: *Tangenziale Est di Milano, Autostrada SA-RC megalotto 3*

(h) comprese: *Linea D della metropolitana di Roma, Pedemontana Piemontese, IIIª Corsia dell'Autostrada A4 – Venezia-Trieste, 2° tratto dell'Itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19. S.S. 640 di Porto Empedocle*

(i) comprese: *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, opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi denominato "Tempa Rossa".*

Come si è visto nei precedenti rapporti, un ruolo importante nel Programma risulta svolto, per le opere di maggiore dimensione, dal ricorso al Contraente Generale, confermando l'importanza di tale strumento all'interno del Programma stesso.

Vi è, infatti, una stretta connessione tra il ricorso a questa soluzione gestionale del procedimento di gara e di gestione della fase di costruzione e il valore del mercato attivato.

Complessivamente sui quasi 52 miliardi complessivi relativi al Programma fino ad oggi banditi, oltre 21 miliardi sono stati affidati ricorrendo a questa procedura, vale a dire il 41% del totale. La quota di tali opere è tuttavia andata scemando, passando da oltre il 70% del 2004 al 50,5% del 2005 e al 27,4% del 2006. Nel 2007 la quota è risalita al 48,6%, mentre nel 2008 è di nuovo scesa al 24% e ancora al 16% nel 2009. Nei primi cinque mesi del 2010 si osserva una ripresa di interesse per effetto della maxi gara del valore di 1,1 miliardi indetta da Total E&P Italia Spa per la realizzazione delle opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi denominato "Tempa Rossa" in Basilicata.

**Tabella 2.3.13. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere inserite nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche – Contraente Generale - Gare censite nel periodo gennaio 2002- maggio 2010 - Importi in Meuro**

	<i>Numero</i>	<i>Importo</i>	<i>Importo medio</i>
2002	1	513	513
2003	5	3.181	636
2004	8	8.605	1.076
2005	1	2.511	2.511
2006	2	1.362	681
2007	3	1.678	559
2008	2	1.196	598
2009	2	1.195	598
2010 - gennaio-maggio	1	1.100	1.100
<b>Totale</b>	<b>25</b>	<b>21.340</b>	<b>854</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Un'altra quota significativa delle opere del Programma strategico è realizzata attraverso il ricorso al Partenariato Pubblico Privato. Dal 2002 a Maggio 2010 si sono registrate 18 gare per un investimento complessivo presunto di oltre 15 miliardi, pari al 29% del totale del valore del Programma dal punto di vista delle gare di appalto. A differenza del contraente generale questo strumento si è affermato soprattutto nell'ultimo periodo: il 50% delle iniziative totali per il 44% dell'investimento riguarda gare indette negli ultimi 17 mesi.

**Tabella 2.3.14. - Bandi di gara per l'esecuzione di opere inserite nel 1° programma delle infrastrutture strategiche - Partenariato Pubblico Privato - Gare censite nel periodo gennaio 2002- maggio 2010 - Importi in Meuro**

	<i>Numero</i>	<i>Importo</i>	<i>Importo medio</i>
2002	1	1.307	1.307
2003	1	1.779	1.779
2004	2	218	109
2005	1	503	503
2006	2	2.944	1.472
2007	-	-	-
2008	2	1.668	834
2009	8	5.102	638
2010 - gennaio-maggio	1	1.514	1.514
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>15.036</b>	<b>835</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Sommando le opere con Contraente Generale e quelle in PPP emerge come il mercato gestito con procedure tradizionali rappresenti meno del 30% del mercato complessivo delle opere strategiche.

## 2.4 Le opere aggiudicate

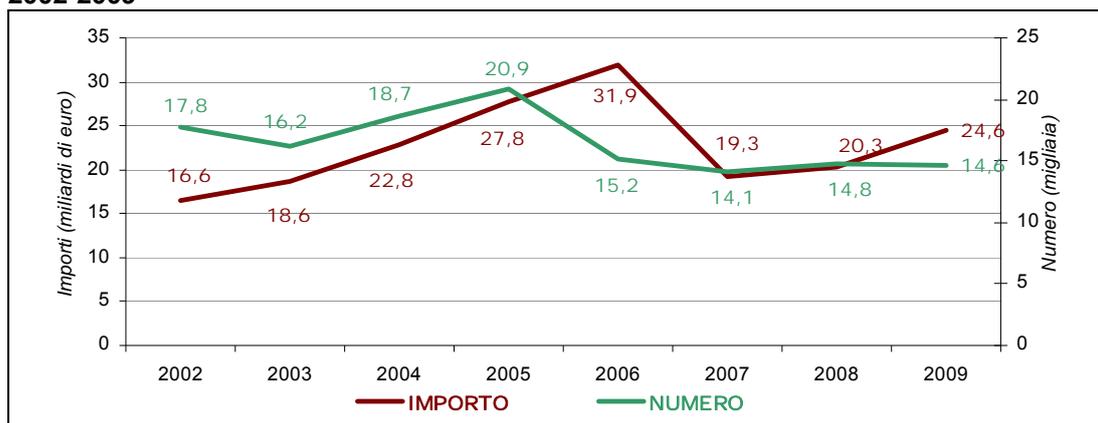
L'analisi dei lavori pubblici dal punto di vista delle gare aggiudicate costituisce un importante complemento di quella relativa ai bandi di gara, ovvero il passaggio dal

mercato potenziale a quello assai più vicino al concetto di mercato reale, cantierabile, e comunque assai più prossimo alla fase di avvio dei lavori.

L'analisi comparativa tra i due mercati mostra uno scarto temporale tra le due fasi di gara (pubblicazione e aggiudicazione del bando) di circa 12-16 mesi. L'analisi di lungo periodo mostra infatti come per il mercato delle aggiudicazioni il picco della spesa sia stato raggiunto nel 2006, mentre l'avvio della fase di forte riduzione numerica si riscontra a partire dal 2005.

Con riferimento alla spesa aggiudicata, l'analisi di lungo periodo rileva un primo ciclo di forte e costante crescita fino al picco del 2006, cui ha fatto seguito un calo nel 2007 e una nuova ripresa che dal 2008 prosegue fino al 2009. Soprattutto nel biennio più recente si è assistito ad una accelerazione della fase di aggiudicazione, con una riduzione dello scarto temporale tra il nuovo picco dei bandi di gara toccato nel 2008 (e confermato nel 2009) e quello delle aggiudicazioni.

**Grafico 2.4.1.- Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: il trend 2002-2009**



Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Le gare aggiudicate nel 2009 sono state 14.644 per una spesa complessiva di poco inferiore ai 25 miliardi. Rispetto al 2002 il numero si è ridotto del 18%, mentre la spesa è cresciuta del 48%. La stessa dinamica opposta dei tassi si registra tra numero e importo dei bandi di gara (rispettivamente - 47,5% e + 62,5% nello stesso arco temporale). Non sorprende inoltre come, analizzando le varie caratteristiche del mercato delle opere aggiudicate, vengano confermate quelle relative ai bandi di gara, e come risultino ugualmente influenzate dall'andamento del Programma per le opere strategiche.

L'analisi delle varie procedure per realizzare i lavori pubblici condotta sulle aggiudicazioni mostra infatti un analogo processo di costante consolidamento dei nuovi mercati che, tra il 2002 e il 2009, passano dal 2% al 10% del numero delle gare aggiudicate, dal 14% al 57% degli importi (in questo caso con il picco del 2006,

anno di formalizzazione del contratto del Ponte). Allo stesso modo i due mercati delle gare e delle aggiudicazioni mostrano, nel 2009, una crescita generalizzata sia del numero che degli importi delle nuove procedure, a fronte di sensibili flessioni dei sistemi tradizionali di realizzazione.

A tale trend si sottrae il dato relativo al periodo Gennaio-Maggio 2010 ove il valore complessivo delle gare aggiudicate si riduce rispetto allo stesso periodo del 2009 a causa di un forte ridimensionamento dei nuovi mercati (-33%, partenariato pubblico privato in particolare). Tale flessione numerica è generalizzata a tutte le procedure, sia per gli strumenti integrati, che per quelle di sola esecuzione.

**Tabella 2.4.1. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: aggiudicazioni per sistema realizzazione lavori – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>NUMERO</b>								
Partenariato pubblico-privato (1)	82	136	229	341	231	280	451	529
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	48	88	154	246	122	154	239	250
Progettazione e realizzazione (3)	99	311	401	515	505	635	503	516
Contraente generale		1	3	5	7	1	2	3
Leasing in costruendo							6	21
Manutenzione e gestione	164	180	196	214	250	303	354	457
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>345</b>	<b>628</b>	<b>829</b>	<b>1.075</b>	<b>993</b>	<b>1.219</b>	<b>1.316</b>	<b>1.526</b>
Sola esecuzione	17.462	15.564	17.877	19.791	14.164	12.842	13.441	13.118
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>17.807</b>	<b>16.192</b>	<b>18.706</b>	<b>20.866</b>	<b>15.157</b>	<b>14.061</b>	<b>14.757</b>	<b>14.644</b>
<i>Incid. % nuovo mercato su OOPP</i>	1,9	3,9	4,4	5,2	6,6	8,7	8,9	10,4
<i>Incidenza % PPP su OOPP</i>	0,5	0,8	1,2	1,6	1,5	2,0	3,1	3,6
<b>IMPORTO (Meuro)</b>								
Partenariato pubblico-privato (1)	594	2.108	1.217	4.201	5.004	3.540	2.263	6.623
<i>di cui costruzione e gestione (2)</i>	570	2.009	1.149	3.810	2.380	2.636	1.682	5.746
Progettazione e realizzazione (3)	184	1.425	3.104	5.773	3.213	2.820	3.536	3.849
Contraente generale	0	513	2.049	2.319	10.024	913	1.230	1.119
Leasing in costruendo	0	0	0	0	0	0	79	144
Manutenzione e gestione	1.500	787	968	841	2.316	1.288	1.341	2.274
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>2.278</b>	<b>4.833</b>	<b>7.338</b>	<b>13.135</b>	<b>20.557</b>	<b>8.562</b>	<b>8.449</b>	<b>14.010</b>
Sola esecuzione	14.286	13.765	15.475	14.692	11.307	10.738	11.808	10.550
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>16.563</b>	<b>18.598</b>	<b>22.813</b>	<b>27.827</b>	<b>31.863</b>	<b>19.300</b>	<b>20.256</b>	<b>24.560</b>
<i>Incid. % nuovo mercato su OOPP</i>	13,8	26,0	32,2	47,2	64,5	44,4	41,7	57,0
<i>Incid. % PPP su OOPP</i>	3,6	11,3	5,3	15,1	15,7	18,3	11,2	27,0

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

(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

**Tabella 2.4.2. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: aggiudicazioni per sistema realizzazione lavori - Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Partenariato pubblico-privato (1)	220	2.994	175	1.597	-20,5	-46,7
di cui costruzione e gestione (2)	116	2.819	42	1.459	-63,8	-48,2
Progettazione e realizzazione (3)	177	1.471	199	1.249	12,4	-15,1
Contraente generale	1	223	1	408	0,0	83,0
Leasing in costruendo	10	26	18	48	80,0	88,1
Manutenzione e gestione	210	799	153	399	-27,1	-50,0
<b>TOTALE NUOVO MERCATO</b>	<b>618</b>	<b>5.513</b>	<b>546</b>	<b>3.702</b>	<b>-11,7</b>	<b>-32,9</b>
Sola esecuzione	5.931	4.257	5.072	5.110	-14,5	20,0
<b>TOTALE OOPP</b>	<b>6.549</b>	<b>9.770</b>	<b>5.618</b>	<b>8.812</b>	<b>-14,2</b>	<b>-9,8</b>
<i>Incidenza % nuovo mercato su</i>						
<i>totale OOPP</i>	9,4	56,4	9,7	42,0		
<i>Incidenza % PPP su totale OOPP</i>	3,4	30,6	3,1	18,1		

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

(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

Tornando ai risultati del 2009, la dinamica rispetto al 2008 è stata di stabilizzazione numerica (+0,8%): un dato positivo considerando che il 2008 a sua volta aveva segnato una crescita rispetto al 2007. Analogamente positivo è il dato della spesa, che segna un +21% rispetto al 2008. E' possibile dunque parlare di un biennio espansivo, dopo che il rallentamento del Programma strategico aveva bloccato il mercato tra il 2006 e il 2007.

**Tabella 2.4.3. – Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: numero aggiudicazioni per committente – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Amministrazioni centrali	758	578	597	599	533	587	607	681
Amministrazioni territoriali	14.341	13.981	15.661	18.439	13.642	12.260	12.932	12.674
Aziende Speciali	954	896	1.125	1.337	1.079	1.013	1.146	968
Comuni	8.609	7.883	9.529	10.784	7.932	7.099	7.385	7.489
Imprese a capitale pubblico	2.647	1.585	2.373	1.779	917	1.150	1.149	1.221
Ferrovie	364	471	460	432	322	299	329	284
Strade	2.049	860	1.660	1.088	400	705	679	796
Altri enti	61	48	75	49	65	64	69	68
<b>Totale</b>	<b>17.807</b>	<b>16.192</b>	<b>18.706</b>	<b>20.866</b>	<b>15.157</b>	<b>14.061</b>	<b>14.757</b>	<b>14.644</b>
<b>Variazione %</b>								
Amministrazioni centrali		-23,7	3,3	0,3	-11,0	10,1	3,4	12,2
Amministrazioni territoriali		-2,5	12,0	17,7	-26,0	-10,1	5,5	-2,0
Aziende Speciali		-6,1	25,6	18,8	-19,3	-6,1	13,1	-15,5
Comuni		-8,4	20,9	13,2	-26,4	-10,5	4,0	1,4
Imprese a capitale pubblico		-40,1	49,7	-25,0	-48,5	25,4	-0,1	6,3
Ferrovie		29,4	-2,3	-6,1	-25,5	-7,1	10,0	-13,7
Strade		-58,0	93,0	-34,5	-63,2	76,3	-3,7	17,2
Altri enti		-21,3	56,3	-34,7	32,7	-1,5	7,8	-1,4
<b>Totale</b>		<b>-9,1</b>	<b>15,5</b>	<b>11,5</b>	<b>-27,4</b>	<b>-7,2</b>	<b>4,9</b>	<b>-0,8</b>

	Composizione %							
Amministrazioni centrali	4,3	3,6	3,2	2,9	3,5	4,2	4,1	4,7
Amministrazioni territoriali	80,5	86,3	83,7	88,4	90,0	87,2	87,6	86,5
Aziende Speciali	5,4	5,5	6,0	6,4	7,1	7,2	7,8	6,6
Comuni	48,3	48,7	50,9	51,7	52,3	50,5	50,0	51,1
Imprese a capitale pubblico	14,9	9,8	12,7	8,5	6,1	8,2	7,8	8,3
Ferrovie	2,0	2,9	2,5	2,1	2,1	2,1	2,2	1,9
Strade	11,5	5,3	8,9	5,2	2,6	5,0	4,6	5,4
Altri enti	0,3	0,3	0,4	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Tra i responsabili della crescita economica compaiono le Aziende Speciali, soggetti che rivestono un ruolo ormai fondamentale nel mercato dei lavori pubblici: nel 2009 hanno determinato la crescita complessiva delle opere aggiudicate da tutti gli enti territoriali. Con oltre 4 miliardi esse rappresentato oltre il 17% del mercato complessivo, ovvero quasi quanto aggiudicato lo stesso anno da Ferrovie e Strade insieme. Per questi due soggetti nel complesso, il 2009 segna una flessione del 4,4% a causa delle difficoltà delle Ferrovie ad aggiudicare contratti negli ultimi due anni. Positivo invece il bilancio per le Strade, che lo scorso anno si sono distinte anche per una crescita numerica dei contratti assegnati.

Da segnalare anche la rapida espansione degli enti dell'Amministrazione Centrale, che nel 2009 hanno stipulato contratti per quasi 2,5 miliardi e, al pari delle Strade, hanno aumentato anche il numero delle aggiudicazioni.

**Tabella 2.4.4.- – Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: importi delle aggiudicazioni per committente – Anni 2002-2009 - Importi in Meuro**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	<b>Valori assoluti</b>							
Amministrazioni centrali	1.841	881	1.580	773	1.073	1.123	1.081	2.497
Amministrazioni territoriali	10.340	12.156	14.086	15.211	20.647	14.498	14.031	17.116
Aziende Speciali	1.119	1.557	2.007	2.123	7.470	3.262	2.734	4.153
Comuni	4.070	4.630	6.245	6.220	5.691	5.135	5.703	4.734
Imprese a capitale pubblico	4.326	5.537	7.089	11.782	10.060	3.595	5.036	4.815
Ferrovie	1.110	1.838	2.260	4.318	1.114	2.108	1.559	1.100
Strade	3.148	3.556	4.687	6.822	4.371	1.289	3.272	3.519
Altri enti	57	24	58	61	83	83	110	132
<b>Totale</b>	<b>16.563</b>	<b>18.598</b>	<b>22.813</b>	<b>27.827</b>	<b>31.863</b>	<b>19.300</b>	<b>20.256</b>	<b>24.560</b>
	<b>Variazione %</b>							
Amministrazioni centrali		-52,2	79,4	-51,1	38,9	4,7	-3,8	131,1
Amministrazioni territoriali		17,6	15,9	8,0	35,7	-29,8	-3,2	22,0
Aziende Speciali		39,2	28,9	5,8	251,8	-56,3	-16,2	51,9
Comuni		13,7	34,9	-0,4	-8,5	-9,8	11,1	-17,0
Imprese a capitale pubblico		28,0	28,0	66,2	-14,6	-64,3	40,1	-4,4
Ferrovie		65,7	23,0	91,0	-74,2	89,3	-26,0	-29,5
Strade		12,9	31,8	45,6	-35,9	-70,5	153,8	7,6
Altri enti		-57,7	141,2	4,5	36,7	0,0	31,8	19,8
<b>Totale</b>		<b>12,3</b>	<b>22,7</b>	<b>22,0</b>	<b>14,5</b>	<b>-39,4</b>	<b>5,0</b>	<b>21,2</b>

	Composizione %							
Amministrazioni centrali	11,1	4,7	6,9	2,8	3,4	5,8	5,3	10,2
Amministrazioni territoriali	62,4	65,4	61,7	54,7	64,8	75,1	69,3	69,7
Aziende Speciali	6,8	8,4	8,8	7,6	23,4	16,9	13,5	16,9
Comuni	24,6	24,9	27,4	22,4	17,9	26,6	28,2	19,3
Imprese a capitale pubblico	26,1	29,8	31,1	42,3	31,6	18,6	24,9	19,6
Ferrovie	6,7	9,9	9,9	15,5	3,5	10,9	7,7	4,5
Strade	19,0	19,1	20,5	24,5	13,7	6,7	16,2	14,3
Altri enti	0,3	0,1	0,3	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.4.5.-- Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: aggiudicazioni per committente - Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Amministrazioni centrali	247	667	184	718	-25,5	7,6
Amministrazioni territoriali	5.772	7.101	4.978	5.456	-13,8	-23,2
Aziende Speciali	441	2.597	368	738	-16,6	-71,6
Comuni	3.401	2.219	2.839	1.417	-16,5	-36,1
Imprese a capitale pubblico	494	1.900	440	2.623	-10,9	38,0
Ferrovie	115	516	124	721	7,8	39,7
Strade	338	1.356	274	1.771	-18,9	30,6
Altri enti	36	101	16	15	-55,6	-85,2
<b>Totale</b>	<b>6.549</b>	<b>9.770</b>	<b>5.618</b>	<b>8.812</b>	<b>-14,2</b>	<b>-9,8</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

I dati dei primi cinque mesi dell'anno in corso, come è stato sottolineato, rivelano una nuova fase recessiva dopo un biennio di crescita che trova origine nella ridotta attività proprio dei soggetti che più di altri hanno sostenuto il mercato: le Aziende Speciali hanno ridotto il numero e l'importo delle gare aggiudicate rispettivamente del 17 e del 72%. A questo si somma la crisi delle Amministrazioni Comunali che determina un blocco dell'attività di tutti gli enti territoriali.

Per le Imprese (quali Ferrovie e Strade???) si riscontra una cd. doppia velocità. Esse scontano una riduzione numerica da attribuire sostanzialmente al comparto delle opere stradali, mentre cresce la spesa per entrambi i due soggetti principali del gruppo, che tornano così a rappresentare il 30% del mercato, dal 20% medio dell'ultimo triennio.

Infine si conferma la fase espansiva, almeno sul fronte della spesa aggiudicata, delle Amministrazioni Centrali.

Il dato senz'altro più interessante è quello fornito dall'osservazione del rapporto tra opere aggiudicate e bandi di gara per l'intero periodo di operatività della Legge Obiettivo, ovvero da Settembre 2002 a Maggio 2010. Con l'aggiornamento ora disponibile tale rapporto è salito al 60%, ovvero sono state aggiudicate 60 opere ogni cento bandite. Si tratta di una ulteriore crescita di 2 punti percentuali rispetto al

precedente Rapporto. Le percentuali più alte si sono registrate soprattutto per le infrastrutture di trasporto: quelle ferroviarie arrivano al 91%, quelle stradali al 76%, a seguire le opere bandite dalle Aziende Speciali, che sono state aggiudicate con un rapporto di 69 ogni 100 promosse. Si scende invece a poco più del 50% per le opere di competenza comunale, fino al 45% dell'Amministrazione Centrale. Stesso incremento di circa due punti percentuali viene registrato per tutti i principali gruppi di enti anche sul fronte della spesa. Pertanto, il 99% del valore riguarda il settore ferroviario e l'87% le opere stradali.

**Tabella 2.4.6. - Bandi e aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche per committenti - Importi in Meuro**

	SETTEMBRE 2002 – MAGGIO 2010 (93 mesi)				Rapporto Mercato Reale/Mercato Potenziale	
	Gare Bandite		Gare Aggiudicate		Numero	Importo
	Numero	Importo	Numero	Importo		
Amministrazioni centrali	10.361	14.988	4.650	10.139	44,9	67,6
Amministrazioni territoriali	183.237	170.518	108.918	116.749	59,4	68,5
Aziende Speciali	11.887	38.115	8.157	24.335	68,6	63,8
Comuni	119.263	63.430	63.566	41.080	53,3	64,8
Imprese pubbliche e concessionarie	15.101	59.783	11.259	52.504	74,6	87,8
Ferrovie	3.085	15.569	2.818	15.481	91,3	99,4
Strade	9.118	35.379	6.920	30.754	75,9	86,9
Altri enti	1.145	1.108	477	593	41,7	53,5
<b>Totale</b>	<b>209.844</b>	<b>246.396</b>	<b>125.304</b>	<b>179.984</b>	<b>59,7</b>	<b>73,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

I dati articolati per fasce di importo per lo stesso periodo 2002-2009 confermano una percentuale più alta della media per tutti i lavori di dimensione superiore ai 500.000 euro, con punte massime per le opere sopra i 15 milioni e fino a 50 milioni, con 82 opere aggiudicate ogni 100 bandite. Percentuali rilevanti si registrano anche per i lavori tra i 5 e i 15 milioni, con 81 opere aggiudicate ogni 100 bandite.

**Tabella 2.4.7. - Bandi e aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche per classi di importo - Importi in Meuro**

	SETTEMBRE 2002 – MAGGIO 2010 (93 mesi)				Rapporto Mercato Reale/Mercato Potenziale	
	Gare Bandite		Gare Aggiudicate		Numero	Importo
	Numero	Importo	Numero	Importo		
Non segnalato	12.334		11.859		96,1	
Fino a 150.000	68.143	5.356	31.806	2.542	46,7	47,5
Da 150.001 a 500.000	70.713	20.083	39.022	11.304	55,2	56,3
Da 500.001 a 1.000.000	27.404	19.623	19.209	13.760	70,1	70,1
Da 1.000.001 a 5.000.000	25.876	53.348	19.083	39.536	73,7	74,1
Da 5.000.001 a 15.000.000	3.727	30.813	3.006	25.117	80,7	81,5
Da 15.000.001 a 50.000.000	1.244	31.475	1.018	25.540	81,8	81,1
Oltre 50.000.000	403	85.698	301	62.185	74,7	72,6
<b>Totale</b>	<b>209.844</b>	<b>246.396</b>	<b>125.304</b>	<b>179.984</b>	<b>59,7</b>	<b>73,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.4.8. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: numero aggiudicazioni per classi di importo – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	<b>Valori assoluti</b>							
Non segnalato	926	1.069	1.241	1.543	1.094	1.971	1.646	2.085
Fino a 150.000	5.736	3.996	4.569	6.715	4.047	2.988	2.983	3.496
Da 150.001 a 500.000	5.767	5.375	6.513	6.377	4.684	4.077	4.635	4.182
Da 500.001 a 1.000.000	2.642	2.706	2.960	2.860	2.390	2.192	2.404	2.092
Da 1.000.001 a 5.000.000	2.338	2.596	2.841	2.772	2.447	2.294	2.492	2.098
Da 5.000.001 a 15.000.000	266	313	397	409	330	397	419	491
Da 15.000.001 a 50.000.000	101	112	153	126	123	105	140	161
Oltre 50.000.000	31	25	32	64	42	37	38	39
<b>Totale</b>	<b>17.807</b>	<b>16.192</b>	<b>18.706</b>	<b>20.866</b>	<b>15.157</b>	<b>14.061</b>	<b>14.757</b>	<b>14.644</b>
	<b>Variazione %</b>							
Non segnalato		15,4	16,1	24,3	-29,1	80,2	-16,5	26,7
Fino a 150.000		-30,3	14,3	47,0	-39,7	-26,2	-0,2	17,2
Da 150.001 a 500.000		-6,8	21,2	-2,1	-26,5	-13,0	13,7	-9,8
Da 500.001 a 1.000.000		2,4	9,4	-3,4	-16,4	-8,3	9,7	-13,0
Da 1.000.001 a 5.000.000		11,0	9,4	-2,4	-11,7	-6,3	8,6	-15,8
Da 5.000.001 a 15.000.000		17,7	26,8	3,0	-19,3	20,3	5,5	17,2
Da 15.000.001 a 50.000.000		10,9	36,6	-17,6	-2,4	-14,6	33,3	15,0
Oltre 50.000.000		-19,4	28,0	100,0	-34,4	-11,9	2,7	2,6
<b>Totale</b>		<b>-9,1</b>	<b>15,5</b>	<b>11,5</b>	<b>-27,4</b>	<b>-7,2</b>	<b>4,9</b>	<b>-0,8</b>
	<b>Composizione %</b>							
Non segnalato	5,2		6,6		7,2		11,2	
Fino a 150.000	32,2	24,7	24,4	32,2	26,7	21,3	20,2	23,9
Da 150.001 a 500.000	32,4	33,2	34,8	30,6	30,9	29,0	31,4	28,6
Da 500.001 a 1.000.000	14,8	16,7	15,8	13,7	15,8	15,6	16,3	14,3
Da 1.000.001 a 5.000.000	13,1	16,0	15,2	13,3	16,1	16,3	16,9	14,3
Da 5.000.001 a 15.000.000	1,5	1,9	2,1	2,0	2,2	2,8	2,8	3,4
Da 15.000.001 a 50.000.000	0,6	0,7	0,8	0,6	0,8	0,7	0,9	1,1
Oltre 50.000.000	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

Il confronto tra gli ultimi due anni conclusi evidenzia l'effetto trainante del segmento di mercato rappresentato dai lavori superiori ai 5 milioni: nel 2009 ne sono stati aggiudicati 691, il 16% in più rispetto al 2008, per un valore complessivo pari a 17 miliardi, ovvero +45% sul 2008. Nello stesso anno i lavori più piccoli hanno perso il 5% del numero e l'11% delle risorse aggiudicate.

Quanto ai maxi contratti di importo superiore a 50 milioni, si osserva il loro recupero dell'ultimo anno, che li porta a rappresentare più del 35% del mercato complessivo delle aggiudicazioni.

**Tabella 2.4.9. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: importi aggiudicazioni per classi di importo – Anni 2002-2009 - Importi in Meuro**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Non segnalato								
Fino a 150.000	446	329	386	495	314	246	254	281
Da 150.001 a 500.000	1.601	1.543	1.876	1.850	1.352	1.196	1.345	1.227
Da 500.001 a 1.000.000	1.874	1.928	2.105	2.052	1.714	1.568	1.727	1.514
Da 1.000.001 a 5.000.000	4.598	5.276	5.775	5.696	5.018	4.678	5.267	4.606
Da 5.000.001 a 15.000.000	2.180	2.582	3.330	3.344	2.661	3.348	3.516	4.265
Da 15.000.001 a 50.000.000	2.756	2.631	3.931	3.217	3.118	2.521	3.589	3.956
Oltre 50.000.000	3.108	4.310	5.411	11.173	17.685	5.744	4.558	8.710
<b>Totale</b>	<b>16.563</b>	<b>18.598</b>	<b>22.813</b>	<b>27.827</b>	<b>31.863</b>	<b>19.300</b>	<b>20.256</b>	<b>24.560</b>
<b>Variazione %</b>								
Non segnalato								
Fino a 150.000		-26,3	17,4	28,4	-36,6	-21,8	3,2	11,0
Da 150.001 a 500.000		-3,6	21,6	-1,4	-26,9	-11,6	12,5	-8,8
Da 500.001 a 1.000.000		2,9	9,2	-2,5	-16,5	-8,5	10,2	-12,3
Da 1.000.001 a 5.000.000		14,7	9,5	-1,4	-11,9	-6,8	12,6	-12,6
Da 5.000.001 a 15.000.000		18,4	28,9	0,4	-20,4	25,8	5,0	21,3
Da 15.000.001 a 50.000.000		-4,6	49,4	-18,2	-3,1	-19,1	42,4	10,2
Oltre 50.000.000		38,7	25,6	106,5	58,3	-67,5	-20,6	91,1
<b>Totale</b>		<b>12,3</b>	<b>22,7</b>	<b>22,0</b>	<b>14,5</b>	<b>-39,4</b>	<b>5,0</b>	<b>21,2</b>
<b>Composizione %</b>								
Non segnalato	0,0		0,0		0,0		0,0	
Fino a 150.000	2,7	1,8	1,7	1,8	1,0	1,3	1,3	1,1
Da 150.001 a 500.000	9,7	8,3	8,2	6,6	4,2	6,2	6,6	5,0
Da 500.001 a 1.000.000	11,3	10,4	9,2	7,4	5,4	8,1	8,5	6,2
Da 1.000.001 a 5.000.000	27,8	28,4	25,3	20,5	15,7	24,2	26,0	18,8
Da 5.000.001 a 15.000.000	13,2	13,9	14,6	12,0	8,4	17,3	17,4	17,4
Da 15.000.001 a 50.000.000	16,6	14,1	17,2	11,6	9,8	13,1	17,7	16,1
Oltre 50.000.000	18,8	23,2	23,7	40,2	55,5	29,8	22,5	35,5
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

La fase favorevole per le opere più grandi viene confermata dall'analisi dei risultati del **periodo Gennaio-Maggio 2010** ove, rispetto alla flessione generalizzata di tutte le tipologie dimensionali, sia per numero che per importo, l'importo dei contratti più rilevanti riscontra una crescita rispetto all'anno precedente (+6%).

**Tabella 2.4.10. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: aggiudicazioni per classi di importo - Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		Variazione %	
	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo	N° interventi	Importo
Non segnalato	812		1.022		25,9	
Fino a 150.000	1.622	130	1.338	106	-17,5	-18,6
Da 150.001 a 500.000	2.094	622	1.544	451	-26,3	-27,4
Da 500.001 a 1.000.000	923	660	735	541	-20,4	-18,1
Da 1.000.001 a 5.000.000	827	1.766	750	1.626	-9,3	-7,9
Da 5.000.001 a 15.000.000	181	1.590	158	1.329	-12,7	-16,4
Da 15.000.001 a 50.000.000	74	1.798	59	1.376	-20,3	-23,5
Oltre 50.000.000	16	3.203	12	3.382	-25,0	5,6
<b>Totale</b>	<b>6.549</b>	<b>9.770</b>	<b>5.618</b>	<b>8.812</b>	<b>-14,2</b>	<b>-9,8</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

L'**analisi territoriale** conferma la forte concentrazione di opere aggiudicate nelle regioni del Nord: nel 2009 più del 55% degli importi aggiudicati si riferisce a circa 6.700 opere localizzate nell'area, corrispondenti al 45,5% del totale. Ma se il peso economico risulta in crescita nell'ultimo biennio, guardando al numero quella registrata nel 2009 è la quarta flessione consecutiva, che ha fatto scendere il peso numerico dell'area dal 60% del 2005 al valore minimo raggiunto lo scorso anno. Al Sud spetta la seconda quota del mercato, sia numerica che economica, entrambe in crescita negli ultimi anni e attestata rispettivamente sul 35% e 32%. Con quasi 2.700 contratti e 2,8 miliardi, al Centro spetta poco più del 18% del numero e poco più dell'11% degli importi aggiudicati lo scorso anno. Da segnalare che la macro area è stata l'unica a caratterizzarsi per una dinamica negativa della spesa lo scorso anno, per il terzo anno consecutivo.

Nell'anno in corso invece sarà proprio il Centro a distinguersi per una crescita economica, in una situazione di flessione diffusa a livella territoriale, sia del numero che degli importi aggiudicati.

**Tabella 2.4.11. - Bandi e aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche per aree geografiche - Importi in Meuro**

	SETTEMBRE 2002 – MAGGIO 2010 (93 mesi)				Rapporto Mercato Reale/Mercato Potenziale	
	Gare Bandite		Gare Aggiudicate		Numero	Importo
	Numero	Importo	Numero	Importo		
Nord	87.597	106.597	64.268	85.034	73,4	79,8
Centro	32.254	44.297	22.051	33.500	68,4	75,6
Sud e isole	89.020	92.182	38.457	59.526	43,2	64,6
Non ripartibili	973	3.321	528	1.924	54,3	57,9
<b>Totale</b>	<b>209.844</b>	<b>246.396</b>	<b>125.304</b>	<b>179.984</b>	<b>59,7</b>	<b>73,0</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.4.12. – Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: numero aggiudicazioni per aree geografiche – Anni 2002-2009**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Nord	8.036	8.015	9.523	12.454	8.097	7.635	7.197	6.662
Centro	2.703	3.333	3.634	3.218	2.614	2.125	2.496	2.684
Sud e isole	7.028	4.825	5.503	5.160	4.416	4.269	4.933	5.151
Non ripartibili	40	19	46	34	30	32	131	147
<b>Totale</b>	<b>17.807</b>	<b>16.192</b>	<b>18.706</b>	<b>20.866</b>	<b>15.157</b>	<b>14.061</b>	<b>14.757</b>	<b>14.644</b>
<b>Variazione %</b>								
Nord		-0,3	18,8	30,8	-35,0	-5,7	-5,7	-7,4
Centro		23,3	9,0	-11,4	-18,8	-18,7	17,5	7,5
Sud e isole		-31,3	14,1	-6,2	-14,4	-3,3	15,6	4,4
Non ripartibili		-52,5	142,1	-26,1	-11,8	6,7	309,4	12,2
<b>Totale</b>		<b>-9,1</b>	<b>15,5</b>	<b>11,5</b>	<b>-27,4</b>	<b>-7,2</b>	<b>4,9</b>	<b>-0,8</b>
<b>Composizione %</b>								
Nord	45,1	49,5	50,9	59,7	53,4	54,3	48,8	45,5
Centro	15,2	20,6	19,4	15,4	17,2	15,1	16,9	18,3
Sud e isole	39,5	29,8	29,4	24,7	29,1	30,4	33,4	35,2
Non ripartibili	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,9	1,0
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.4.13. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: importi aggiudicazioni per aree geografiche – Anni 2002-2009 - Importo**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Valori assoluti</b>								
Nord	8.753	10.778	11.122	13.561	9.269	8.916	9.730	13.627
Centro	3.050	3.078	4.071	3.640	8.956	4.391	3.466	2.723
Sud e isole	4.711	4.738	7.457	10.378	13.637	5.897	6.179	7.799
Non ripartibili	49	4	163	248	2	96	882	410
<b>Totale</b>	<b>16.563</b>	<b>18.598</b>	<b>22.813</b>	<b>27.827</b>	<b>31.863</b>	<b>19.300</b>	<b>20.256</b>	<b>24.560</b>
<b>Variazione %</b>								
Nord		23,1	3,2	21,9	-31,7	-3,8	9,1	40,1
Centro		0,9	32,3	-10,6	146,0	-51,0	-21,1	-21,4
Sud e isole		0,6	57,4	39,2	31,4	-56,8	4,8	26,2
Non ripartibili		-92,0	4.082,3	51,9	-99,2	4.621,3	821,3	-53,5
<b>Totale</b>		<b>12,3</b>	<b>22,7</b>	<b>22,0</b>	<b>14,5</b>	<b>-39,4</b>	<b>5,0</b>	<b>21,2</b>
<b>Composizione %</b>								
Nord	52,8	58,0	48,8	48,7	29,1	46,2	48,0	55,5
Centro	18,4	16,6	17,8	13,1	28,1	22,8	17,1	11,1
Sud e isole	28,4	25,5	32,7	37,3	42,8	30,6	30,5	31,8
Non ripartibili	0,3	0,0	0,7	0,9	0,0	0,5	4,4	1,7
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>							

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

**Tabella 2.4.14. - Aggiudicazioni di gare per l'esecuzione di opere pubbliche: numero e importo per aree geografiche- Importi in Meuro**

	Gennaio-Maggio 2009		Gennaio-Maggio 2010		Variazione %	
	<i>N° interventi</i>	<i>Importo</i>	<i>N° interventi</i>	<i>Importo</i>	<i>N° interventi</i>	<i>Importo</i>
Nord	3.046	5.843	2.328	4.925	-23,6	-15,7
Centro	1.207	1.113	1.194	1.906	-1,1	71,3
Sud e isole	2.234	2.624	2.024	1.873	-9,4	-28,6
Non ripartibili	62	190	72	108	16,1	-43,2
<b>Totale</b>	<b>6.549</b>	<b>9.770</b>	<b>5.618</b>	<b>8.812</b>	<b>-14,2</b>	<b>-9,8</b>

Fonte: CRESME Europa Servizi – Banca dati bandi di gara e avvisi di aggiudicazione

## **CAPITOLO TERZO**

### **LE OPERE STRATEGICHE DELIBERATE DAL CIPE**

#### **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, la disponibilità finanziaria, i presunti tempi di realizzazione.

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 330 delibere**.

Dal 2002 (anno nel quale sono state emanate 16 delibere), l'attività del CIPE è aumentata progressivamente con 27 delibere nel 2003 e 46 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), prima delle elezioni politiche. 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 opere strategiche.

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

Quarantadue sono state anche le delibere del CIPE nel corso del 2009, di cui soltanto una nei primi quattro mesi dell'anno, con il risultato che complessivamente le delibere emanate dal 2002 al 30 Aprile 2009 sono state 289.

Altre 41 delibere sono state emanate successivamente, fino a raggiungere il numero di 330. Nessuna nuova delibera è stata emanata nel primo quadrimestre del 2010.

**Tabella 3.1.1. - L'attività deliberativa del CIPE – Delibere pubblicate in Gazzetta Ufficiale al 30 aprile 2010**

Anno seduta CIPE	Numero Delibere al 30 Aprile						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>2002</b>	16	16	16	16	16	16	16
<b>2003</b>	27	27	27	27	27	27	27
<b>2004</b>	2	46	46	46	46	46	46
<b>2005</b>	-	5	45	45	45	45	45
<b>2006</b>	-	-	48	63	63	63	63
<b>2007</b>	-	-	-	5	49	49	49
<b>2008</b>	-	-	-	-	26	42	42
<b>2009</b>	-	-	-	-	-	1	42
<b>2010</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>45</b>	<b>94</b>	<b>182</b>	<b>202</b>	<b>272</b>	<b>289</b>	<b>330</b>

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

Le delibere hanno riguardato 182 opere relative ad un costo previsto di 130.914 milioni di euro.

A questo proposito va precisato che: è stato escluso 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 25 marzo 2010, n. 40 – art. 4, comma 7.

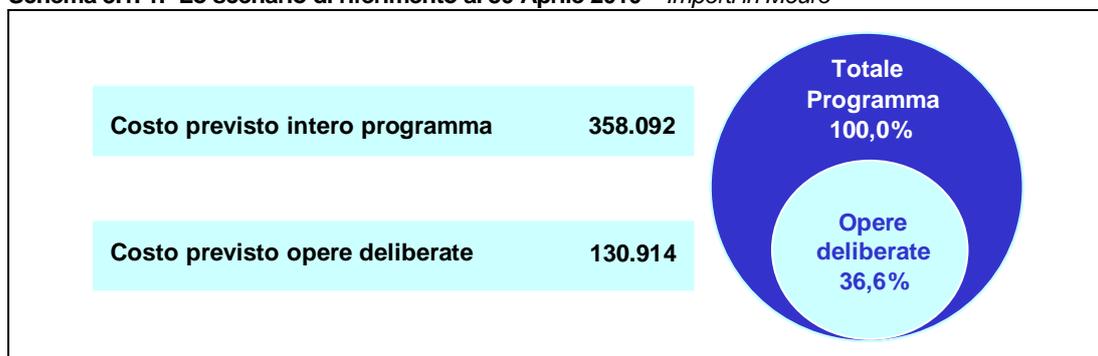
Inoltre si deve considerare che l'opera Autostrada Salerno-Reggio Calabria nell'attuale monitoraggio, come in quello di Aprile 2009, a seguito delle indicazioni contenute nel DPEF 2009-2013 e nell'allegato 2 alla delibera CIPE 10/2009, è stata considerata una sola opera dal costo complessivo di 10.270 milioni di euro, mentre nel monitoraggio 2007 si è fatto riferimento ai singoli lotti (6) deliberati dal CIPE.

Tenendo conto di quanto sopra detto, **le nuove opere oggetto di delibera da parte del CIPE nel biennio 1 Maggio 2009-30 Aprile 2010 risultano 22**, per un costo complessivo di poco più di 8 miliardi di euro.

Tenendo conto degli inserimenti avvenuti successivamente al 30 Aprile 2009, descritti nel capitolo 2, ad oggi il Programma comprende **348 opere** per un **valore complessivo di 358.092 milioni di euro**.

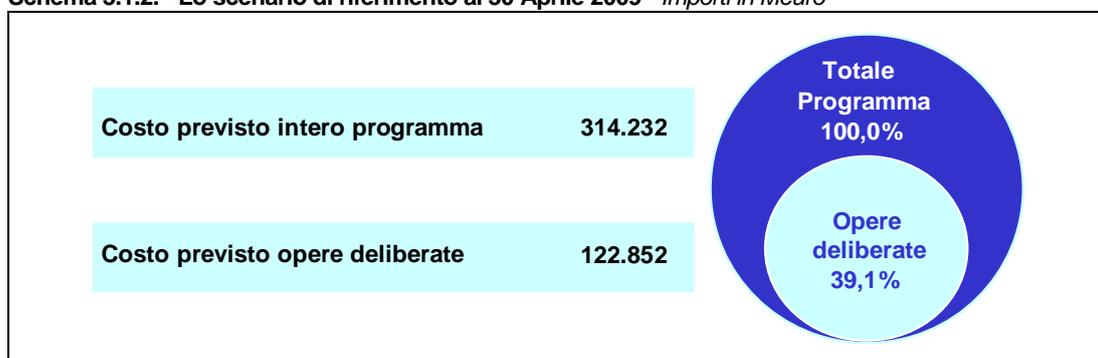
Ne consegue che il valore dei 182 progetti deliberati CIPE rappresenta il 36,6% del nuovo costo dell'intero Programma. Una percentuale inferiore a quella registrata alla fine di Aprile del 2009, pari al 39,1%.

**Schema 3.1. 1.- 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 3.1.2. - 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 130.914 milioni le **risorse disponibili ammontano a 78.975 milioni** con la conseguenza che il **fabbisogno** finanziario necessario alla totale copertura dei costi previsti ammonta a **poco più di 52 miliardi**.

Da segnalare inoltre che **si registrano dei fondi residui**, intendendo la differenza tra risorse disponibili e costo, di 101 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 all'ultimazione dei lavori.

**Tabella 3.1.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* – Importi in Meuro**

Numero	182
Costo	130.914
Disponibilità	78.975
Fabbisogno residuo	52.040
Fondi residui	-101

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 – art. 4, comma 7

### 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 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.

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 2010\* per stato di avanzamento**  
– Costo in Meuro

	Valori assoluti		Composizione %	
	Numero	Costo	Numero	Costo
PP – Progettazione Preliminare (a)	48	42.737	26,4	32,6
PD – Progettazione Definitiva	20	10.228	11,0	7,8
PE – Progettazione Esecutiva	3	304	1,6	0,2
Totale progettazione	71	53.268	39,0	40,7
In gara (b)	20	10.393	11,0	7,9
Affidate	16	28.470	8,8	21,7
Lavori in corso (c)	38	31.381	20,9	24,0
Lavori sospesi	3	154	1,6	0,1
Ultimate (d)	28	6.229	15,4	4,8
Misto (e)	1	489	0,5	0,4
ND	5	529	2,7	0,4
<b>Totale</b>	<b>182</b>	<b>130.914</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 – art. 4, comma 7

(a) Compresa: la Pedemontana Lombarda, opera del costo complessivo di 4.758,18 meuro, classificata in fase di progettazione sebbene siano stati aperti i cantieri per un primo lotto, di importo inferiore al miliardo di euro (vedi scheda 24); la A12 tratta Cecina (Rosignano Marittimo)-Civitavecchia sebbene siano stati aperti i cantieri per un primo tratto tra Rosignano marittimo e San Pietro in Palazzi (vedi scheda 45; 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 57).

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

(c) Compresa la Salerno Reggio Calabria, opera del costo complessivo di 10.269,680 Meuro, che presenta lotti anche in progettazione, in gara, affidati e ultimati (vedi scheda 52)

(d) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2010

(e) 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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

Delle **182 opere deliberate dal CIPE, 28 risultano essere state ultimate e 38 sono, invece, in fase di realizzazione.**

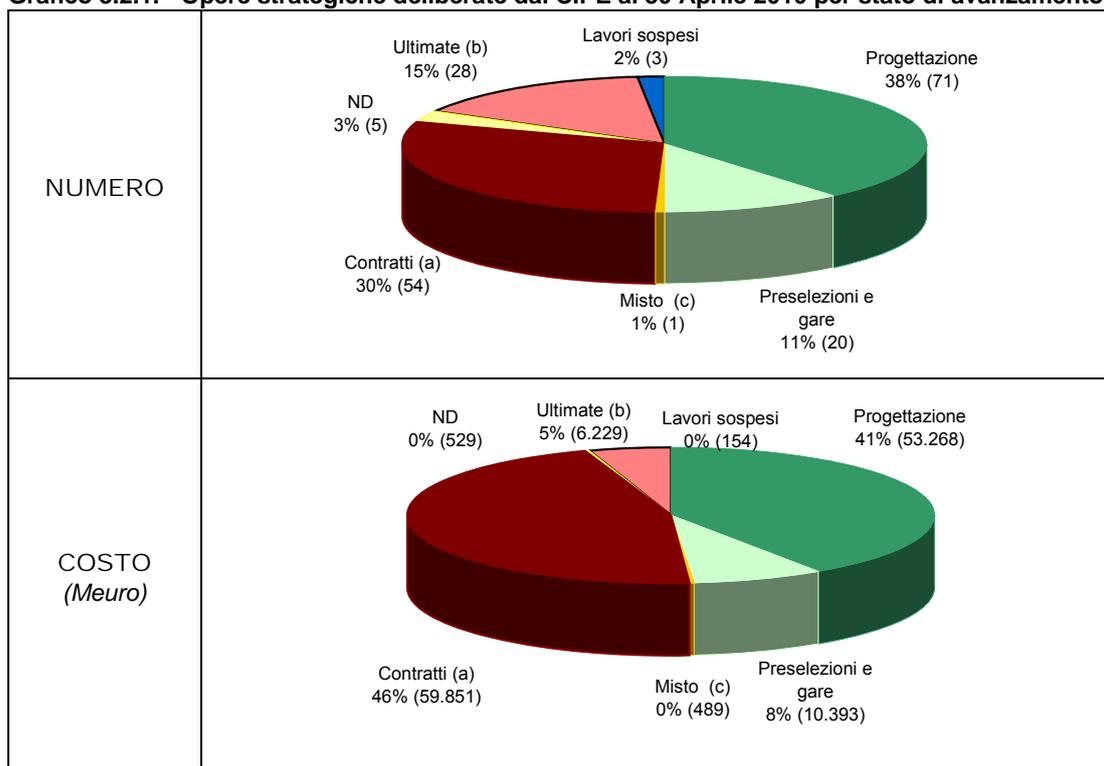
Ad Aprile 2009 le opere ultimate erano 24 e 31 quelle in corso: ciò significa che in un anno sono state 4 quelle arrivate a completamento e per altre 7 è iniziata la fase di costruzione.

Se si considera, invece, il **costo** complessivo, le **opere completate rappresentano il 4,8%**, mentre **quelle in corso il 24%**, per un valore che si sta avviando a rappresentare un terzo del totale.

Proseguendo a ritroso nell'iter procedurale che caratterizza l'intero ciclo di realizzazione di un'opera pubblica, dall'indagine emerge che i lavori in corso riguardano 38 opere per un costo complessivo di oltre 31 miliardi.

Per 16 opere si è già completato l'iter di affidamento e si è in attesa di avviare i lavori. Si tratta dell'8,8% delle opere, che riguardano però ben il 21,7% del costo complessivo previsto. 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.

**Grafico 3.2.1. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 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 2010

(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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

Risultano ancora in fase di gara 20 opere, per un valore di 10 miliardi e 393 milioni di euro.

Complessivamente le opere che hanno superato la fase progettuale sono 111, pari al 61% del totale. Erano meno del 58% un anno fa.

Si trovano in uno dei tre stadi progettuali 71 opere, pari al 39% del totale delle opere deliberate dal CIPE. Tra queste è rilevante la quota occupata dalla progettazione preliminare, con 48 opere, oltre due terzi delle opere in fase di progettazione (67,6%). Complessivamente le opere in fase di progettazione ammontano a oltre 53 miliardi pari al 40,7% del costo complessivo delle opere con delibera CIPE. Quelle ancora in fase preliminare corrispondono a circa 43 miliardi. Tale valore – se si conferma la tendenza riscontrata dal 2002 ad oggi – potrebbe essere destinato ad aumentare sensibilmente in seguito all'affinamento della progettazione e ad una conseguente più precisa valutazione dei costi.

In sintesi la quota di opere realizzate aumenta, ma l'andamento non sembra subire accelerazioni.

Considerando le previsioni emerse dall'ultimo monitoraggio alla fine del 2010 le opere ultimate avrebbero dovuto essere 33, per un valore di circa 5,6 miliardi.

Ad oggi come si è visto se ne sono concluse 28 per un costo di oltre 6 miliardi.

Sulla base della documentazione ufficiale disponibile è possibile stimare che alla fine del prossimo anno siano ultimate altre 12 opere, per raggiungere il numero di 40, per un valore di circa 7 miliardi e mezzo.

E' presumibile che sulla base di quanto riscontrato negli ultimi tre anni l'obiettivo possa subire degli spostamenti in avanti nel tempo.

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 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 la previsione era di 33 opere da consegnare finite entro il 2010 pari a circa la metà rispetto alla previsione del 2005.

Il risultato finale nel 2010 è di 28 opere, che rispetto alle 79 totali deliberate nel 2005 corrisponde al 35,4%, ben lontani dall'obiettivo iniziale che sfiorava l'80%.

Ne consegue che rispetto alle previsioni si sono notevolmente allungati i tempi di ultimazione delle opere.

Infatti, delle attuali 154 opere deliberate dal CIPE con data di ultimazione lavori nota, 126 saranno ultimate dopo il 2010, pari a circa l'82%, e di queste 54, pari al 30,1%, saranno utilizzabili soltanto dopo il 2015. Tale percentuale è destinata ad

aumentare se non vi sarà un'accelerazione soprattutto per quanto riguarda le opere ancora in fase di progettazione preliminare, ancora numerose e di importo - e quindi di complessità costruttiva - rilevante.

**Tabella 3.2.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* per anno di ultimazione lavori e stato di avanzamento**

	Progettazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
<b>NUMERO</b>									
Prima del 2009	-	-	-	-	-	9	-	-	9
2009 (a)						8			8
2010						11			11
2011		1		11					12
2012	1	2	1	12					16
2013 (b)	9	3	2	8					22
2014	11	6	4	1					22
2015	4	2	2						8
Oltre 2015	36	6	7	5					54
ND	10			1	3		1	5	20
<b>TOTALE</b>	<b>71</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>182</b>
<b>COSTO</b>									
<i>(Meuro)</i>									
Prima del 2009	-	-	-	-	-	1.621	-	-	1.621
2009						3.262			3.262
2010 (a)						1.347			1.347
2011		18		1.170					1.188
2012	75	124	26	3.972					4.198
2013	1.420	595	248	5.647					7.910
2014	2.019	3.533	2.091	4.678					12.320
2015	2.041	446	910						3.396
Oltre 2015 (b)	47.193	5.678	25.195	15.592					93.658
ND	521			322	154		489	529	2.015
<b>TOTALE</b>	<b>53.268</b>	<b>10.393</b>	<b>28.470</b>	<b>31.381</b>	<b>154</b>	<b>6.229</b>	<b>489</b>	<b>529</b>	<b>130.914</b>

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

\* I DATI NON COMPREDONO L'OPERA "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 - art. 4, comma 7

(a) Tra le opere ultimate sono comprese quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2010

(b) Tra i lavori in corso è compreso il collegamento autostradale Salerno-Reggio Calabria del costo complessivo di 10.269,680 Meuro.

ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi schede 99, 100, 122, 123, 181)

Sulla base della nuova valutazione dei costi delle opere oggetto di delibera CIPE, come si è evidenziato, le opere ultimate al 2010 valgono 6.228 milioni. La spesa prevista per le opere che saranno concluse entro il 2015 è stimata in poco più di 29

miliardi, pari al 22,1% del costo complessivo. La spesa maggiore riguarderà le opere successive al 2015 con una stima che si aggira intorno ai 93 miliardi e 660 milioni di euro, pari al 71,5% del costo totale attualmente stimato per le 182 opere deliberate dal CIPE con data di ultimazione lavori nota.

Ad Aprile 2009 l'incidenza della spesa delle opere che si prevedeva venissero ultimate dopo il 2015 corrispondeva a meno del 58%.

### **3.2.1. Lo stato di avanzamento per macro opere**

Prendendo come riferimento la struttura dell'allegato 1 alla delibera n. 121 del 21 Dicembre 2001, l'attività del CIPE ha riguardato dal 2002 ad oggi soprattutto opere relative ai sistemi urbani (42 progetti) o incluse nei corridoi plurimodali Padano (30) 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).

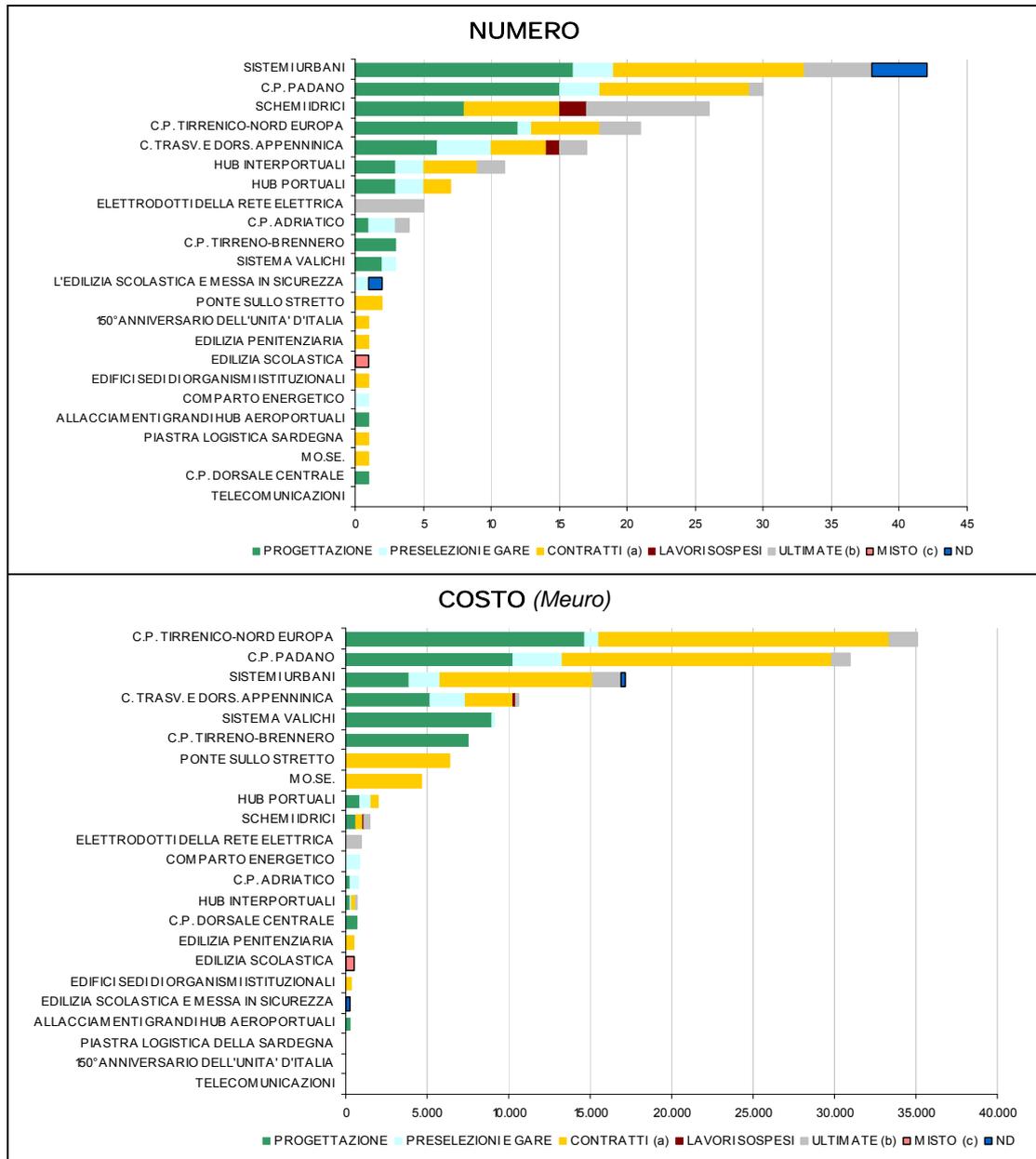
Il valore dei sistemi urbani secondo il CIPE ammonta a oltre 17 miliardi. Per le principali due "macro opere", ovvero il corridoio Padano e quello Tirrenico-Nord Europa, il valore indicato è assai rilevante rispettivamente 31 miliardi per il primo e oltre 35 miliardi per il secondo.

Dei due corridoi il primo registra un più avanzato stato di avanzamento con circa un terzo del valore ancora in fase di progettazione, contro un 41,8% del secondo.

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 97,7% nel caso del Sistema Valichi.

Schemi idrici e sistemi urbani rappresentano due macro opere in stato di realizzazione avanzato. Per i primi, il valore delle opere ancora in fase di progettazione si attesta sotto il 23% mentre, per i secondi, la quota si aggira comunque ancora sopra il 42%.

**Grafico 3.2.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 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 2010

(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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

**Tabella 3.2.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* per macro opera e stato di avanzamento**

	Proget- tazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
<b>NUMERO</b>									
Sistema valichi	2	1							3
C.P. Padano	15	3	5	6		1			30
C.P. Tirreno-Brennero	3								3
C.P. Tirrenico-Nord Europa	12	1	1	4		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					2
C. trasv. e dorsale appenninica	6	4		4	1	2			17
Sistemi urbani	16	3	7	7		5		4	42
Piastra logistica Sardegna				1					1
Hub portuali	3	2	2						7
Hub interportuali	3	2		4		2			11
Hub aeroportuali	1								1
Schemi idrici	8			7	2	9			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		1						1	2
Edilizia penitenziaria				1					1
150° anniversario Unità d'Italia				1					1
<b>Totale</b>	<b>71</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>182</b>
<b>COSTO (Meuro)</b>									
Sistema valichi	8.940	205							9.145
C.P. Padano	10.257	3.056	13.989	2.509		1.135			30.946
C.P. Tirreno-Brennero	7.534								7.534
C.P. Tirrenico-Nord Europa	14.676	815	5.400	12.434		1.793			35.118
C.P. Adriatico	240	507				36			783
C.P. dorsale centrale	650								650
Mo.SE.				4.678					4.678
Ponte sullo Stretto di Messina *			6.350	26					6.376
C. trasv. e dorsale appenninica	5.168	2.166		2.938	117	229			10.618
Sistemi urbani	3.900	1.905	2.335	7.043		1.710		303	17.197
Piastra logistica Sardegna				115					115
Hub portuali	837	721	396						1.953
Hub interportuali	241	115		266		42			665
Hub aeroportuali	224								224
Schemi idrici	601			467	37	318			1.423
Comparto energetico		877							877
Elettrodotti della rete nazionale						966			966
Telecomunicazioni									0
Mantenimento edifici istituzionali				322					322
Edilizia scolastica							489		489
Edilizia scolastica sicurezza		27						226	253
Edilizia penitenziaria				503					503
150° anniversario Unità d'Italia				80					80
<b>Totale</b>	<b>53.268</b>	<b>10.393</b>	<b>28.470</b>	<b>31.381</b>	<b>154</b>	<b>6.229</b>	<b>489</b>	<b>529</b>	<b>130.914</b>

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

\* I DATI NON COMPRENDONO L'OPERA "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 - art. 4, comma 7

### **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 34,6% (pari a 63 opere) è rappresentato da strade e il 29,7% (pari a 54 opere) da opere ferroviarie e metropolitane. Le opere idriche sono 26, mentre le opere restanti 39.

Per quanto riguarda le strade, il quadro non risulta sostanzialmente cambiato rispetto ad un anno fa con 9 ultimate, 12 sono in corso di realizzazione, 17 tra opere in gara o affidate e 24 ancora in fase di progettazione.

Per quanto riguarda le opere ferroviarie, 22 su 30 sono ancora in fase di progettazione e soltanto 4 sono in fase di realizzazione.

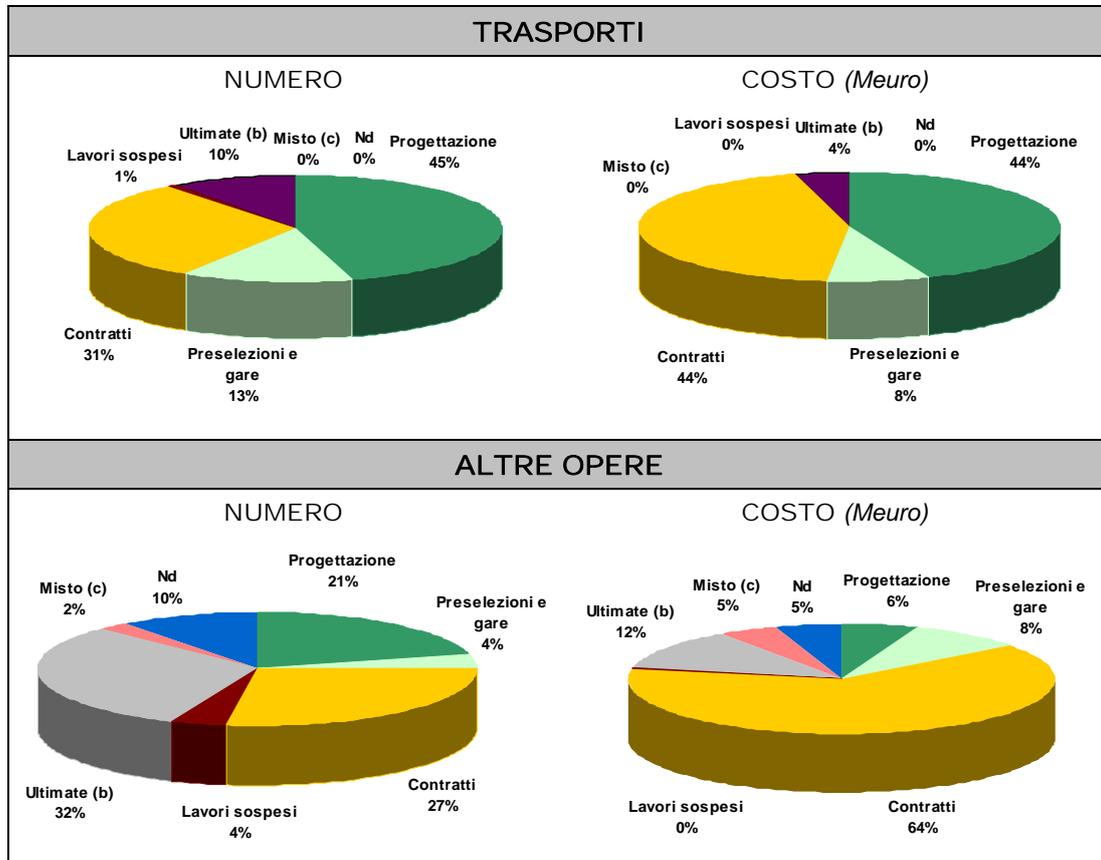
Lo stato di avanzamento delle metropolitane reca 2 opere ultimate; delle altre, 15 su 22 hanno superato la fase di progettazione.

Le opere idriche ultimate sono 9 e quelle affidate o con lavori in corso di esecuzione altrettante. Solo 6 sono ancora nella fase progettuale.

Strade, ferrovie e metropolitane rappresentano, in valore, poco più di 112 miliardi sui quasi 131 totali, pari all'85,5% 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 46% del totale di queste infrastrutture è ancora in fase di progettazione (il 44% del costo previsto, la stessa percentuale delle opere contrattualizzate). Le ultimate corrispondono al 10% (4% del valore).

Tra le altre opere circa un terzo risulta ultimato (32%, in valore il 12%) mentre quelle ancora in fase di progettazione sono il 21% pari soltanto all'6% del valore. Risulta, inoltre, già contrattualizzato il 64% della spesa prevista.

**Grafico 3.2.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 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 2010

(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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

**Tabella 3.2.4. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* per tipologia di opera e stato di avanzamento**

	Proget- tazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
<b>NUMERO</b>									
Rete stradale	24	13	4	12	1	9			63
Rete ferroviaria	22	1	3	4					30
Ferrovie metropolitane	7	3	7	5		2			24
Opera aeroportuale	2								2
Opera portuale	3		1						4
Interporti	3	1		4		2			10
Ponte sullo Stretto di Messina			1						1
Rete idrica	8			7	2	9			26
Comparto energetico		1				5			6
Telecomunicazioni									0
Edilizia scolastica		1					1	1	3
Edilizia penitenziaria				1					1
Altra edilizia pubblica	2			3				2	7
Altre opere				1		1		2	4
Mo.S.E.				1					1
<b>TOTALE</b>	<b>71</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>182</b>
<b>COSTO (Meuro)</b>									
Rete stradale	21.763	7.269	4.361	17.075	117	4.142			54.727
Rete ferroviaria	26.682	219	15.268	947					43.116
Ferrovie metropolitane	3.012	1.905	2.335	6.331		756			14.338
Opera aeroportuale	108								108
Opera portuale	837		156						993
Interporti	241	97		266		42			647
Ponte sullo Stretto di Messina			6.350						6.350
Rete idrica	601			467	37	318			1.423
Comparto energetico		877				966			1.843
Telecomunicazioni									0
Edilizia scolastica		27					489	226	742
Edilizia penitenziaria				503					503
Altra edilizia pubblica	24			1.088				241	1.353
Altre opere				26		5		62	93
Mo.S.E.				4.678					4.678
<b>TOTALE</b>	<b>53.268</b>	<b>10.393</b>	<b>28.470</b>	<b>31.381</b>	<b>154</b>	<b>6.229</b>	<b>489</b>	<b>529</b>	<b>130.914</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4, comma 7

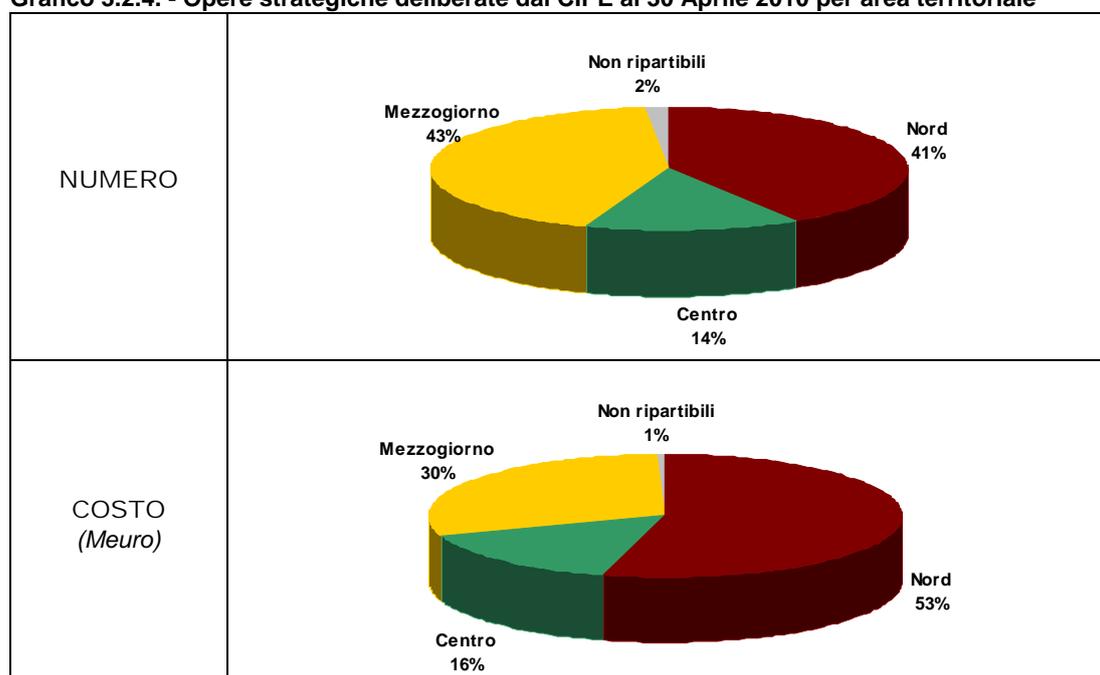
ND = Opere per le quali non è stato possibile conoscere lo stato di avanzamento (vedi schede 99, 100, 122, 123, 181)

### 3.2.3. La localizzazione territoriale

In relazione alla distribuzione territoriale delle opere deliberate dal CIPE, si rileva che il **41% delle opere** (75 su 182) è concentrato nelle regioni del **Nord**, il **43%** (78 opere) **nel Mezzogiorno**, il **14%**, con 26 opere, nelle regioni del **Centro**, infine un 2% coinvolge più aree territoriali.

Rispetto al precedente Rapporto, **la quota del Mezzogiorno è in crescita, a scapito del Centro – Nord**, che passa dal 58% al 57% del totale.

**Grafico 3.2.4. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 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 e il Piano straordinario di messa in sicurezza edifici scolastici.

Il maggior **numero** di opere, 36, è concentrato in Lombardia, corrispondenti al 19,8% del totale. Seguono la Campania con 19 opere e la Sicilia con 16, il Lazio e la Basilicata, con 12 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 18,3% del valore complessivo delle opere deliberate. Seguono il Veneto e la Sicilia con oltre 15 miliardi, la Calabria con oltre 12 miliardi e mezzo e con oltre 8 miliardi Piemonte, Liguria e Lazio.

Rispetto alle fasi di avanzamento, si segnala che 38 delle opere localizzate al Nord, pari al 50,7% del totale, risultano ancora in fase di progettazione. Le ultime sono 5 e 12 in corso di realizzazione.

Le opere ancora in progettazione che interessano il Centro sono 11 su 26 ovvero il 42,3%, in netto miglioramento rispetto al precedente Rapporto. Le ultimate sono 6 e 5 in fase di costruzione.

L'area territoriale dove si registra uno stato di avanzamento maggiore è il Mezzogiorno, dove risultano ultimate 17 opere e altre 22 (di cui 3 sospese) sono in fase di realizzazione: pari al 50% del totale.

**Tabella 3.2.5. – Numero opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* per ambito territoriale e stato di avanzamento**

	Proget- tazione	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
Piemonte	4	1	1	1					7
Valle d'Aosta									-
Lombardia (1)	17	4	3	7		4		1	36
Liguria (2)	4	1	2	1					8
Trentino Alto Adige	2								2
Veneto	4	1	2	2		1		1	11
Friuli Venezia Giulia	1	1		1					3
Emilia Romagna (3)	6	1	1						8
Toscana (4)	1	1		1		1			4
Umbria (5)	4	1		1		2			8
Marche	1	1							2
Lazio	5	1		3		3			12
Abruzzo	1			1		1		3	6
Molise	1			1		1			3
Campania	4	1	5	6		3			19
Puglia	3	2	1	1		1			8
Basilicata	2	2			2	6			12
Calabria (6)	1	1		5	1				8
Sicilia (7)	7	1	1	3		4			16
Sardegna (8)	3			2		1			6
Non ripartibili (9)				2			1		3
<b>TOTALE</b>	<b>71</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>182</b>
<i>NORD</i>	38	9	9	12	-	5	-	2	75
<i>CENTRO</i>	11	4	-	5	-	6	-	-	26
<i>MEZZOGIORNO</i>	22	7	7	19	3	17	-	3	78

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4, comma 7

(1) Compresa l'autostrada A4, tratto Novara-Milano e variante di Bernate, che coinvolge anche il Piemonte, e la linea AV/AC Milano-Verona, che coinvolge anche il Veneto

(2) Compreso il "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova che coinvolge anche il Piemonte

(3) Compresi il Raccordo autostradale della Cisa A15 - autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr)-Nogarole Rocca (Vr), che coinvolge anche Lombardia e Veneto, e il completamento della Pontremolese, che coinvolge anche la Toscana

(4) Compreso il collegamento autostradale A12 Cecina (Rosignano Marittimo)-Civitavecchia, che coinvolge anche il Lazio.

(5) Compresi il Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano e il Quadrilatero Marche Umbria, che coinvolgono anche le Marche

(6) Compresa l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, che coinvolge anche la Basilicata e la Campania, tra i lavori in corso

(7) Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina, che coinvolge anche la Calabria

(8) Compreso il Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) che coinvolge anche il Lazio

(9) Compresi: Programma Grandi Stazioni; Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici; Piano per l'edilizia penitenziaria

Con riferimento al costo delle opere, il Nord assorbe oltre 71 miliardi, pari al 54,2% delle risorse (il 61% nel 2007), nel Mezzogiorno si concentrano opere per poco meno di 39 miliardi (29,8% del totale) mentre al Centro 20 miliardi e 320 milioni (16%).

**Tabella 3.2.6. – Costo opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* per ambito territoriale e stato di avanzamento – Importi in Meuro**

	Progettazione.	Gara	Affidate	Lavori in corso	Lavori sospesi	Ultimate	Misto	ND	Totale
Piemonte	8.012	205	151	109			2		8.480
Valle d'Aosta									0
Lombardia (1)	9.698	2.828	7.099	3.580		708	2	12	23.926
Liguria (2)	1.990	241	5.639	684			3		8.557
Trentino Alto Adige	6.075						1		6.076
Veneto	1.050	935	7.521	4.809		1.135	8	50	15.508
Friuli Venezia Giulia	332	1.199		142			14		1.687
Emilia Romagna (3)	6.615	27	92	59			17		6.810
Toscana (4)	3.788	271		26		90	37		4.212
Umbria (5)	4.158	97		2.184		229	17		6.685
Marche	240	480					23		743
Lazio	4.546	18		3.422		690	36		8.712
Abruzzo	29			21		37	29	467	584
Molise	75			83		28	9		196
Campania	1.737	572	1.462	2.246		527	95		6.640
Puglia	95	507	156	77		36	11		882
Basilicata	187	965			37	152	20		1.361
Calabria (6)	76	1.235		11.095	117		84		12.607
Sicilia (7)	4.383	815	6.350	1.689		1.847	79		15.164
Sardegna (8)	181			467		750			1.398
Non ripartibili (9)				686					686
<b>TOTALE</b>	<b>53.268</b>	<b>10.393</b>	<b>28.470</b>	<b>31.381</b>	<b>154</b>	<b>6.229</b>	<b>489</b>	<b>529</b>	<b>130.914</b>
<b>NORD</b>	<b>33.773</b>	<b>5.433</b>	<b>20.503</b>	<b>9.384</b>	<b>-</b>	<b>1.843</b>	<b>47</b>	<b>62</b>	<b>71.045</b>
<b>CENTRO</b>	<b>12.731</b>	<b>866</b>	<b>-</b>	<b>5.632</b>	<b>-</b>	<b>1.009</b>	<b>113</b>	<b>-</b>	<b>20.352</b>
<b>MEZZOGIORNO</b>	<b>6.764</b>	<b>4.094</b>	<b>7.968</b>	<b>15.679</b>	<b>154</b>	<b>3.377</b>	<b>328</b>	<b>467</b>	<b>38.832</b>

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

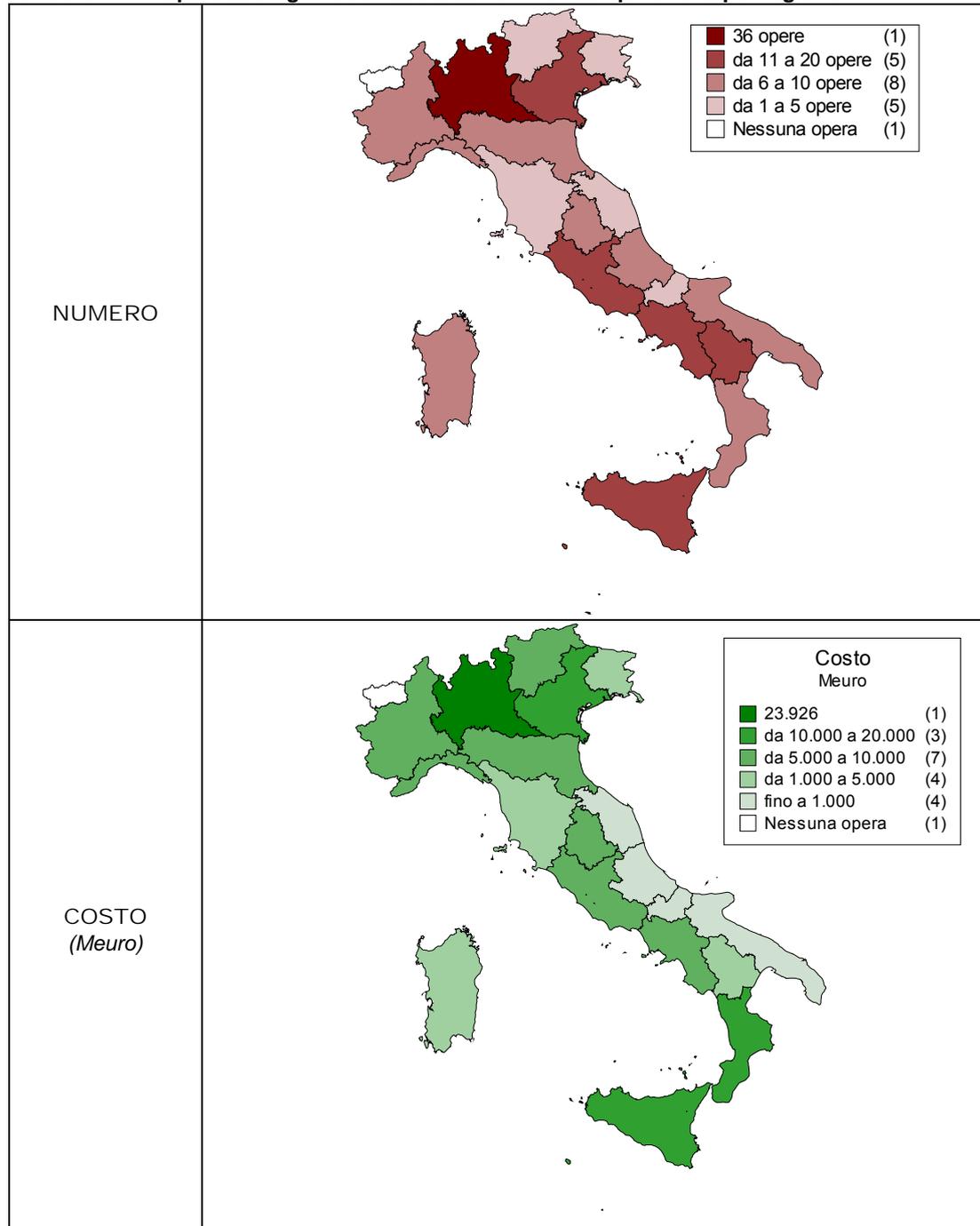
\* I dati non comprendono l'opera "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40 – art. 4, comma 7

- (1) Compresa l'autostrada A4, tratto Novara-Milano e variante di Bernate, che coinvolge anche il Piemonte, e la linea AV/AC Milano-Verona, che coinvolge anche il Veneto
- (2) Compreso il "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova che coinvolge anche il Piemonte
- (3) Compresi il Raccordo autostradale della Cisa A15 - autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr)-Nogarole Rocca (Vr), che coinvolge anche Lombardia e Veneto, e il completamento della Pontremolese, che coinvolge anche la Toscana
- (4) Compreso il collegamento autostradale A12 Cecina (Rosignano Marittimo)-Civitavecchia, che coinvolge anche il Lazio.
- (5) Compresi il Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano e il Quadrilatero Marche Umbria, che coinvolgono anche le Marche
- (6) Compresa l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, che coinvolge anche la Basilicata e la Campania, tra i lavori in corso
- (7) Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina, che coinvolge anche Calabria
- (8) Compreso il Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) che coinvolge anche il Lazio
- (9) Compreso il Programma Grandi Stazioni

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 Piemonte, Trentino Alto Adige, Emilia Romagna, Liguria, Umbria e Lazio. In particolare è da segnalare la situazione del Trentino Alto Adige e del Piemonte, dove le opere in fase progettuale si avvicinano al 100% del costo complessivo.

**Tavola 3.2.1. – Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 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 del 2009, per poi assestarsi ad un valore un po' più basso, 719 milioni, nell'ultimo anno.

**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

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4, comma 7

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 – 2010.

Rispondono a questi requisiti 101 opere per la cui realizzazione ad Aprile 2004 si imputava un costo di 71.341 milioni. Progressivamente il costo di queste opere è andato aumentando fino ai 90.385 milioni dell'Aprile 2010.

Dopo una crescita annuale del 7,7%, nel biennio successivo l'incremento è stato di poco superiore al 12%, pari ad un 6% medio circa all'anno, una percentuale corrispondente alla crescita totale del triennio successivo.

Il risultato è che complessivamente il costo delle 101 opere in sei anni è aumentato del 26,7% corrispondente in valori assoluti a poco più di 19 miliardi, mentre mediamente l'incremento è stato del 4,4% 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	101	71.341		
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	101	76.830	5.489	7,7%
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	101	85.813	14.473	20,3%
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	101	88.424	17.084	23,9%
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	101	90.385	19.044	26,7%
<i>Incremento medio annuo</i>			3.174	4,4%

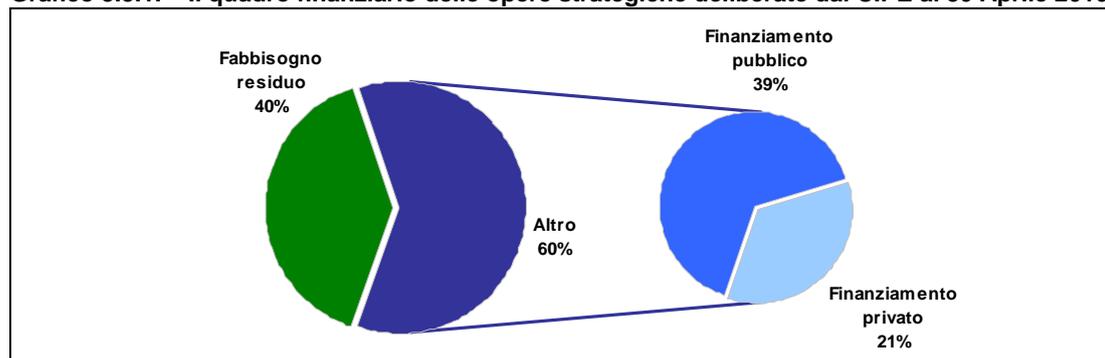
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

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 **182 opere deliberate dal CIPE** con un **costo stimato di circa 131 miliardi**.

Complessivamente sono stati attivati 285 finanziamenti, di cui 235 con risorse pubbliche per 51,5 miliardi e 50 con risorse di soggetti privati, pari a 27 miliardi e 487 milioni, per una disponibilità di risorse di circa 79 miliardi.

**Grafico 3.3.1. – Il quadro finanziario delle opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010**



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 60,3% del costo delle opere deliberate**. Il fabbisogno residuo ammonta a 52 miliardi, includendo nel calcolo i 100 milioni di fondi residui.

Allo stato attuale, la distribuzione delle risorse disponibili tra finanziamenti pubblici e privati corrisponde all'incirca a un rapporto di 2/3 di contributo pubblico e 1/3 di risorse private. Tendenzialmente tale rapporto sembra comunque destinato a modificarsi a vantaggio della quota privata.

### **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 182 opere deliberate.

**Tabella 3.3.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* per stato del finanziamento – Importi in Meuro**

	<b>Numero</b>	<b>Costo</b>	<b>Disponibilità</b>	<b>Incidenza disponibilità sul costo</b>
100%	119	49.388	49.488	100,2
90-99%	5	1.521	1.436	94,4
50%-89%	20	29.746	21.757	73,1
0,1%-49%	30	45.847	6.294	13,7
0%	8	4.413	0	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>182</b>	<b>130.914</b>	<b>78.975</b>	<b>60,3</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4, comma 7

Da tali dati emerge una totale **copertura finanziaria per 119 opere**, pari al 65,4% del totale opere deliberate dal CIPE, corrispondente a 49.488 Meuro, ovvero l'intera copertura del costo pari a 49.388 milioni più 100 milioni di fondi residui che trovano origine dalla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'aggiudicazione o ultimazione dei lavori.

**Tabella 3.3.4.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 - Fondi residui per tipologia di opera**

	<b>Fondi residui (Meuro)</b>
Rete stradale	-38,3
Rete ferroviaria	
Ferrovie metropolitane	
Opera aeroportuale	
Opera portuale	
Interporti	-0,8
Ponte sullo Stretto	
Rete idrica	-55,5
Comparto energetico	
Telecomunicazioni	
Edilizia scolastica	
Edilizia penitenziaria	
Altra edilizia pubblica	
Altre opere	-6,1
Mo.S.E.	
<b>TOTALE</b>	<b>-100,8</b>

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

Per 5 opere c'è un impegno reale pari ad una media del 94,4% della spesa prevista (1.436 Meuro su 1.521). La percentuale delle opere finanziariamente garantite è quindi pari al 68%, corrispondente al 38,9% del valore totale del costo delle opere deliberate e al 64,5% delle risorse disponibili.

Per 20 opere, inoltre, è garantita una percentuale di copertura finanziaria tra il 50% e l'89%, mediamente pari al 73,1%, ovvero 21.757 milioni su un costo di 29.746.

Per 30 opere la copertura è inferiore al 50%; in molti casi si tratta della copertura dei costi (anche parziali) di progettazione.

Infine 8 opere risultano prive di copertura finanziaria.

Con riferimento alle 174 opere finanziate interamente o in parte, 92 provvedimenti di finanziamento attengono alla legge obiettivo (32,3%) corrispondenti a 18 miliardi, ovvero il 23% 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 33 miliardi e mezzo, corrispondenti al 42,3% delle risorse disponibili.

Il Fondo infrastrutture contribuisce con 3.758 milioni, vale a dire meno del 5% delle disponibilità.

Il restante 34,8% circa delle risorse disponibili è da ricondurre al settore privato, e risulta pari a 27.487 milioni.

**Tabella 3.3.5.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Risorse disponibili per fonte di finanziamento**

Fonti di finanziamento	Numero finanziamenti %	Disponibilità	
		%	V.a. (Meuro)
Finanziamenti pubblici	82,5%	65,2%	51.488
<i>di cui</i>			
<i>Legge Obiettivo</i>	32,3%	22,8%	18.006
<i>Fondo infrastrutture</i>	10,2%	4,8%	3.758
<i>Altri finanziamenti pubblici (a)</i>	40,0%	37,6%	29.724
Finanziamenti privati (b)	17,5%	34,8%	27.487
<b>TOTALE disponibilità</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>78.975</b>

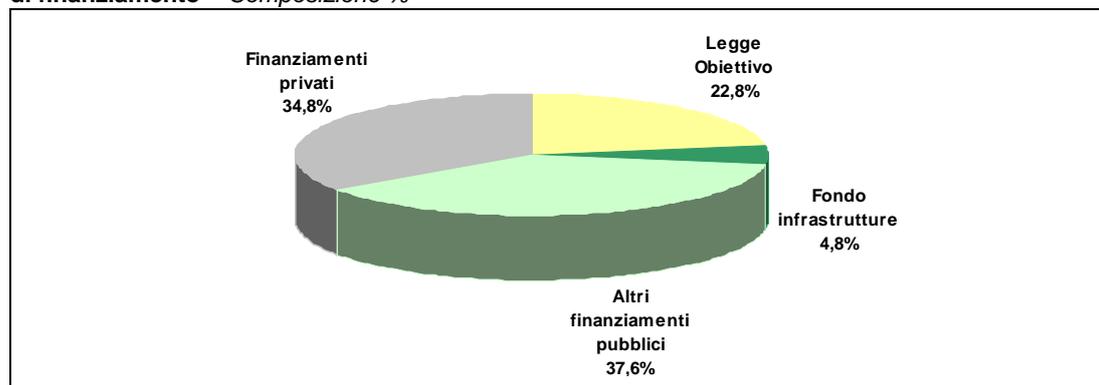
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti

\* I dati non comprendono l'opera "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 – art. 4 comma 7

(a) Altri finanziamenti statali, finanziamenti comunitari e locali, Anas e RFI

(b) Finanziamenti dei gestori privati delle autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche

**Grafico 3.3.2.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 – 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

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, 92 riguardano la legge obiettivo, 143 altri interventi pubblici e 50 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 83 su 91 interventi, pari al 91,2%, e in quelle in corso con 58 su 72 (l'80,6%).

**Tabella 3.3.6. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Risorse disponibili per fonte di finanziamento e stato di avanzamento - Numero finanziamenti**

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziam. pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
Progettazione	33	9	41	8	91
In gara	10	5	11	11	37
Affidate	5	8	11	7	31
Lavori in corso	24	2	32	14	72
Lavori sospesi	2	-	1	-	3
Ultimate (a)	17	-	18	10	45
Misto (b)	1	-	-	-	1
ND	-	5	-	-	5
<b>TOTALE</b>	<b>92</b>	<b>29</b>	<b>114</b>	<b>50</b>	<b>285</b>

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

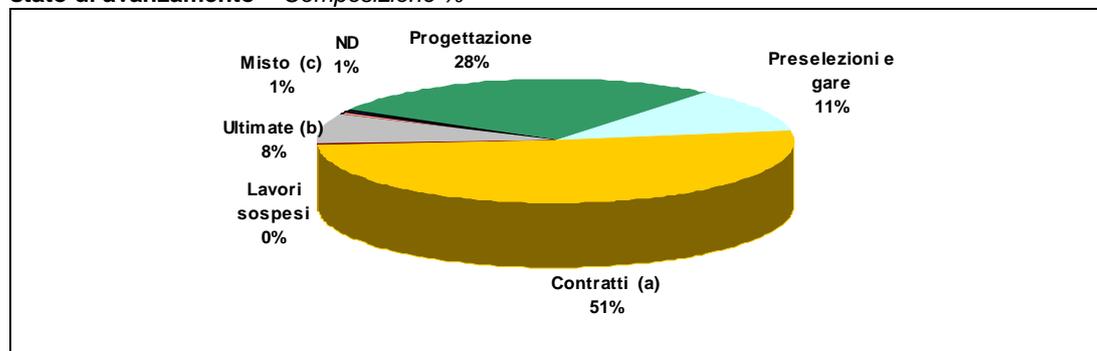
\* I dati non comprendono l'opera "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" il cui finanziamento pubblico è stato revocato con Decreto legge 25 marzo 2010, n. 40 - art. 4 comma 7

(a) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2010

(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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

**Grafico 3.3.3.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 - 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 2009

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

La distribuzione delle risorse disponibili rispetto al diverso stato di attuazione si concentra nelle opere già contrattualizzate, con il 51% del totale. Seguono la progettazione con il 28%, preselezioni e gare con un 11%, mentre le opere ultimate rappresentano soltanto l'8%.

Rispetto alle diverse fasi di attuazione, il finanziamento privato risulta determinante, con percentuali intorno al 57% per le opere attualmente in fase di gara o che risultano affidate. L'incidenza rispetto alle opere ancora in fase di progettazione rappresenta circa il 43% del totale delle risorse disponibili.

Il finanziamento pubblico risulta invece determinante con oltre l'89% nei lavori attualmente in corso e per il 68% per quanto riguarda le opere ultimate.

Dall'analisi delle opere ancora da realizzare emerge una crescente rilevanza del contributo finanziario dei privati.

Nell'ambito dei finanziamenti pubblici la quota più rilevante del plafond finanziario che fa capo alla legge obiettivo, ovvero il 47,3%, si concentra su opere attualmente in corso di realizzazione, il 9,6% è stato utilizzato per opere finite, il 15,4% per altre opere in gara o affidate e un quarto (24,9%) per opere in fase di progettazione.

Percentuali non dissimili si registrano per gli altri finanziamenti pubblici. Da segnalare l'elevata quota (anche se quantitativamente contenuta) del Fondo infrastrutture concentrata in opere affidate ma ancora non avviate, poco meno del 60%.

**Tabella 3.3.7.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - 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	4.475	362	7.570	9.335	21.742
In gara	1.675	264	1.974	5.165	9.078
Affidate	1.094	2.193	2.884	8.126	14.297
Lavori in corso	8.512	409	14.665	2.846	26.433
Lavori sospesi	37	-	117	-	154
Ultimate (a)	1.724	-	2.514	2.014	6.253
Misto (b)	489	-	-	-	489
ND	-	529	-	-	529
<b>TOTALE</b>	<b>18.006</b>	<b>3.758</b>	<b>29.724</b>	<b>27.487</b>	<b>78.975</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

(a) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2010

(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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

La distribuzione dei finanziamenti privati risulta invece determinante per le opere ancora da realizzare. Il 34% riguarda infatti le opere in fase di progettazione e un altro 30% le opere affidate.

**Tabella 3.3.8.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - 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	20,6	1,7	34,8	42,9	100,0
In gara	18,5	2,9	21,7	56,9	100,0
Affidate	7,7	15,3	20,2	56,8	100,0
Lavori in corso	32,2	1,5	55,5	10,8	100,0
Lavori sospesi	24,1	-	75,9	-	100,0
Ultimate (a)	27,6	-	40,2	32,2	100,0
Misto (b)	100,0	-	-	-	100,0
ND	-	100,0	-	-	100,0
<b>TOTALE</b>	<b>22,8</b>	<b>4,8</b>	<b>37,6</b>	<b>34,8</b>	<b>100,0</b>
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Progettazione	24,9	9,6	25,5	34,0	27,5
In gara	9,3	7,0	6,6	18,8	11,5
Affidate	6,1	58,4	9,7	29,6	18,1
Lavori in corso	47,3	10,9	49,3	10,4	33,5
Lavori sospesi	0,2	-	0,4	-	0,2
Ultimate (a)	9,6	-	8,5	7,3	7,9
Misto (b)	2,7	-	-	-	0,6
ND	-	14,1	-	-	0,7
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

(a) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2010

(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 schede 99, 100, 122, 123, 181)

Spostando l'analisi dallo stato di avanzamento all'articolazione delle 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 gli edifici istituzionali, per l'edilizia penitenziaria, per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia; le telecomunicazioni, nonché la piastra logistica per la Sardegna, interamente a carico pubblico;
- il Piano per gli interventi nel comparto energetico, 100% con investimenti privati;
- gli schemi idrici, per il 92,8% pubblici (54,2% del totale attraverso la Legge Obiettivo) e 7,2% privato;

- il Ponte sullo Stretto di Messina per il quale è prevista una copertura pari al 60,4% con finanziamenti privati.

Risultano quasi integralmente coperti dal punto di vista finanziario gli interventi relativi al Corridoio Adriatico: 96,2% interamente finanziato con risorse pubbliche.

Risultano finanziati in misura superiore all'80% gli Hub interportuali (83,3%) con un 71% di risorse pubbliche e un 29% private; i sistemi urbani, dove il finanziamento pubblico sfiora l'89% e nel cui ambito una quota significativa è imputabile alla Legge obiettivo e una quota proviene dal Fondo infrastrutture.

**Tabella 3.3.9. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - 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	30	1.016	175	1.266	9.145	13,8
C.P. Padano	2.283	241	2.659	12.609	17.792	30.946	57,5
C.P. Tirreno-Brennero	288	-	115	1.826	2.229	7.534	29,6
C.P. Tirrenico-Nord Europa	4.108	309	12.515	4.313	21.245	35.118	60,5
C.P. Adriatico	31	135	587	-	753	783	96,2
C.P. dorsale centrale	233	-	-	-	233	650	35,8
Mo.SE.	2.961	-	282	-	3.243	4.678	69,3
Ponte sullo Stretto di Messina *	19	1.300	1.207	3.850	6.376	6.376	100,0
C. Trasv. e dorsale appenninica	2.606	34	1.769	535	4.944	10.618	46,6
Sistemi urbani	2.996	1.274	8.059	1.557	13.885	17.197	80,7
Piastra logistica Sardegna	124	-	9	-	133	115	115,6
Hub portuali	658	-	223	517	1.398	1.953	71,6
Hub interportuali	140	-	252	161	554	665	83,3
Hub aeroportuali	-	-	1	-	1	224	0,4
Schemi idrici	776	-	553	103	1.433	1.423	100,7
Comparto energetico	-	-	-	877	877	877	100,0
Elettrodotti rete nazionale	-	-	2	964	966	966	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	250	-	72	-	322	322	100,0
Edilizia scolastica	489	-	-	-	489	489	100,0
Edilizia scolastica sicurezza	-	235	19	-	253	253	100,0
Edilizia penitenziaria	-	200	303	-	503	503	100,0
150° annivers. Unità d'Italia	-	-	80	-	80	80	100,0
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>18.006</b>	<b>3.758</b>	<b>29.724</b>	<b>27.487</b>	<b>78.975</b>	<b>130.914</b>	<b>60,3</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

**Tabella 3.3.10. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - 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	3,6	2,4	80,3	13,8	100,0
C.P. Padano	12,8	1,4	14,9	70,9	100,0
C.P. Tirreno-Brennero	12,9	-	5,2	81,9	100,0
C.P. Tirrenico-Nord Europa	19,3	1,5	58,9	20,3	100,0
C.P. Adriatico	4,1	18,0	77,9	-	100,0
C.P. dorsale centrale	100,0	-	-	-	100,0
Mo.SE.	91,3	-	8,7	-	100,0
Ponte sullo Stretto di Messina	0,30	20,4	18,9	60,4	100,0
C. Trasv. e dorsale appenninica	52,7	0,7	35,8	10,8	100,0
Sistemi urbani	21,6	9,2	58,0	11,2	100,0
Piastra logistica Sardegna	93,0	-	7,0	-	100,0
Hub portuali	47,1	-	15,9	37,0	100,0
Hub interportuali	25,3	-	45,6	29,1	100,0
Hub aeroportuali*	-	-	100,0	0,0	100,0
Schemi idrici	54,2	-	38,6	7,2	100,0
Comparto energetico	-	-	-	100,0	100,0
Elettrodotti rete nazionale	-	-	0,23	99,8	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	77,6	-	22,4	-	100,0
Edilizia scolastica	100,00	-	-	-	100,0
Edilizia scolastica sicurezza	-	92,7	7,3	-	100,0
Edilizia penitenziaria	-	39,7	60,3	-	100,0
150° annivers. Unità d'Italia	-	-	100,0	-	100,0
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>22,8</b>	<b>4,8</b>	<b>37,6</b>	<b>34,8</b>	<b>100,0</b>
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Sistema valichi	0,2	0,8	3,4	0,6	1,6
C.P. Padano	12,7	6,4	8,9	45,9	22,5
C.P. Tirreno-Brennero	1,6	-	0,4	6,6	2,8
C.P. Tirrenico-Nord Europa	22,8	8,2	42,1	15,7	26,9
C.P. Adriatico	0,2	3,6	2,0	-	1,0
C.P. dorsale centrale	1,3	-	-	-	0,3
Mo.SE.	16,4	-	0,9	-	4,1
Ponte sullo Stretto di Messina	0,1	34,6	4,1	14,0	8,1
C. trasv. e dorsale appenninica	14,5	0,9	6,0	1,9	6,3
Sistemi urbani	16,6	33,9	27,1	5,7	17,6
Piastra logistica Sardegna	0,7	-	0,0	-	0,2
Hub portuali	3,7	-	0,7	1,9	1,8
Hub interportuali	0,8	-	0,8	0,6	0,7
Hub aeroportuali*	-	-	0,0	-	0,0
Schemi idrici	4,3	-	1,9	0,4	1,8
Comparto energetico	-	-	-	3,2	1,1
Elettrodotti rete nazionale	-	-	0,0	3,5	1,2
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	1,4	-	0,2	-	0,4
Edilizia scolastica	2,7	-	-	-	0,6
Edilizia scolastica sicurezza	-	6,2	0,1	-	0,3
Edilizia penitenziaria	-	5,3	1,0	-	0,6
150° annivers. Unità d'Italia	-	-	0,3	-	0,1
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

Risulta al di sopra della soglia del 50% la maggior parte delle altre macro opere e specificatamente:

- il Mose, con una copertura del 69%, di provenienza interamente pubblica;
- il Corridoio Tirrenico – Nord Europa, con una copertura del 60,5%, a carico di finanziamenti pubblici per circa l'80%;
- il Corridoio Padano, con una copertura del 57,5%, corrispondente ad una quota del 71% di finanziamento privato e il resto con finanziamenti pubblici;
- gli Hub portuali, con una copertura pari al 71,5% con un'incidenza del finanziamento privato del 37%.

La situazione più critica riguarda il Sistema dei valichi, con una copertura inferiore al 14% del costo complessivo, con un 86% circa di finanziamento pubblico.

Con riferimento alla distribuzione dei finanziamenti attivati con la Legge Obiettivo, si osserva che le quote più rilevanti sono investite nella realizzazione di opere del Corridoio Tirrenico – Nord Europa, pari al 22,8%, nel MOSE e nei Sistemi urbani per oltre il 16% ognuno, nella dorsale appenninica con un 14,5%.

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, per i programmi speciali di edilizia, a cui si aggiungono gli aeroporti.

**Tabella 3.3.11. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e tipologia di opera - Importi in Meuro**

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture	Altri finanziam. pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponib.	Importo totale	Incidenza % disponib. sul costo
Rete stradale	9.248	561	12.241	20.042	42.092	54.727	76,9
Rete ferroviaria	1.546	364	6.804	5	8.718	43.116	20,2
Ferrovie metropolitane	2.111	715	7.488	1.268	11.582	14.338	80,8
Opera aeroportuale	-	75	33	-	108	108	100,0
Opera portuale	205	-	196	38	438	993	44,1
Interporti	122	-	252	161	535	647	82,8
Ponte sullo Stretto	-	1.300	1.200	3.850	6.350	6.350	100,0
Rete idrica	776	-	553	103	1.433	1.423	100,7
Comparto energetico	-	-	2	1.841	1.843	1.843	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	489	235	19	-	742	742	100,0
Edilizia penitenziaria	-	200	303	-	503	503	100,0
Altra edilizia pubblica	511	246	350	179	1.286	1.353	95,1
Altre opere	38	62	-	-	100	93	106,6
Mo.S.E.	2.961	-	282	-	3.243	4.678	69,3
<b>TOTALE</b>	<b>18.006</b>	<b>3.758</b>	<b>29.724</b>	<b>27.487</b>	<b>78.975</b>	<b>130.914</b>	<b>60,3</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

La disponibilità raggiunge il 95% per quanto riguarda altre opere di edilizia pubblica e supera l'80% per gli interporti e per le metropolitane.

Sfiora il 77% la copertura per le opere stradali per le quali incide notevolmente il contributo privato, e il 100% per il Ponte sullo Stretto di Messina.

Carenze finanziarie più rilevanti si riscontrano, invece, per quanto riguarda i porti, con una copertura del 44%, e per le opere ferroviarie, solo del 20%.

**Tabella 3.3.12. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - 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	22,0	1,3	29,1	47,6	100,0
Rete ferroviaria	17,7	4,2	78,0	0,1	100,0
Ferrovie metropolitane	18,2	6,2	64,7	10,9	100,0
Opera aeroportuale	-	69,2	30,8	-	100,0
Opera portuale	46,7	-	44,8	8,6	100,0
Interporti	22,8	-	47,1	30,1	100,0
Ponte sullo Stretto	-	20,5	18,9	60,6	100,0
Rete idrica	54,2	-	38,6	7,2	100,0
Comparto energetico	-	-	0,1	99,9	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	65,9	31,6	2,5	-	100,0
Edilizia penitenziaria	-	39,7	60,3	-	100,0
Altra edilizia pubblica	39,7	19,2	27,2	13,9	100,0
Altre opere	37,7	62,3	-	-	100,0
Mo.S.E.	91,3	-	8,7	-	100,0
<b>TOTALE</b>	<b>22,8</b>	<b>4,8</b>	<b>37,6</b>	<b>34,8</b>	<b>100,0</b>
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Rete stradale	51,4	14,9	41,2	72,9	53,3
Rete ferroviaria	8,6	9,7	22,9	0,0	11,0
Ferrovie metropolitane	11,7	19,0	25,2	4,6	14,7
Opera aeroportuale	-	2,0	0,1	-	0,1
Opera portuale	1,1	-	0,7	0,1	0,6
Interporti	0,7	-	0,8	0,6	0,7
Ponte sullo Stretto	-	34,6	4,0	14,0	8,0
Rete idrica	4,3	-	1,9	0,4	1,8
Comparto energetico	-	-	0,0	6,7	2,3
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	2,7	6,2	0,1	-	0,9
Edilizia penitenziaria	-	5,3	1,0	-	0,6
Altra edilizia pubblica	2,8	6,6	1,2	0,7	1,6
Altre opere	0,2	1,6	-	-	0,1
Mo.S.E.	16,4	-	0,9	-	4,1
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

Se si considerano le tipologie del finanziamento attualmente disponibile, emerge come le risorse della legge obiettivo siano state destinate prevalentemente alle opere stradali (51%) e alle metropolitane (11,7%); analogamente agli altri

finanziamenti pubblici: 41% alle opere stradali e 25% alle metropolitane, aggiungendo anche i finanziamenti da parte delle Ferrovie, che hanno inciso per il 23%.

Per quanto riguarda il Fondo Infrastrutture il 35% è riservato al Ponte, il 19% alle metropolitane, il 15% alla rete stradale e meno del 10% alle ferrovie.

Il finanziamento privato risulta per il 73% destinato alle opere stradali, principalmente da attribuire alle società concessionarie autostradali, a cui si è aggiunto un 14% per il Ponte sullo Stretto.

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 l'85% da risorse pubbliche e la quota imputabile alla legge obiettivo è stata del 16%.

Per quanto riguarda le opere ultimate nel 2009 un peso rilevante è imputabile alla legge obiettivo (40,6%) a cui si è accompagnato un 31% di altri finanziamenti pubblici e un 28, 3% di risorse private.

**Tabella 3.3.13. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - 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	261	-	1.118	244	1.622	1.621	100,1
2009	1.324	-	1.016	922	3.262	3.262	100,0
2010	139	-	381	848	1.369	1.347	101,6
2011	211	-	917	99	1.227	1.188	103,2
2012	669	235	1.205	2.089	4.198	4.198	100,0
2013	2.292	170	3.066	1.475	7.004	7.910	88,5
2014	4.411	177	2.342	3.567	10.497	15.044	69,8
2015	365	474	938	483	2.259	3.396	66,5
Oltre 2015	7.510	1.918	18.324	17.760	45.512	90.934	50,0
ND	824	785	416	-	2.025	2.015	100,5
<b>TOTALE</b>	<b>18.006</b>	<b>3.758</b>	<b>29.724</b>	<b>27.487</b>	<b>78.975</b>	<b>130.914</b>	<b>60,3</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera “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 - art. 4 comma 7

La gran parte delle risorse destinate dalla legge obiettivo riguarda opere il cui completamento è previsto nel biennio 2013 – 2014: 6 miliardi e 700 milioni, un valore inferiore di circa un quarto rispetto a quello preventivato nel Rapporto 2009, in seguito allo slittamento in avanti di alcune opere. La quota più rilevante pari a oltre 7 miliardi e mezzo riguarda opere che vedranno la conclusione dopo il 2015.

Anche per quanto riguarda gli altri finanziamenti pubblici, 19.262 milioni, pari al 65% dei 30 miliardi previsti, riguardano opere che si prevede verranno realizzate a partire dal 2015.

Sono quasi 18 miliardi le risorse private che sosterranno opere la cui ultimazione è prevista dopo il 2015, corrispondenti al 65% del valore totale delle disponibilità non pubbliche.

Se confrontiamo lo scenario previsionale di quest'anno rispetto a quello descritto nel Rapporto dello scorso anno emerge come l'obiettivo che era stato individuato nel 2013 per un obiettivo di opere ultimate per 30 miliardi si sia sostanzialmente ridotto di un terzo. Infatti complessivamente le stime ad oggi prevedono la conclusione, nel 2013, di opere per complessivi 19.526 milioni.

**Tabella 3.3.14. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010 - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e anno di ultimazione lavori – Composizione %**

	Legge Obiettivo	Fondo infrastrutt.	Altri finanziamenti pubblici	Finanziamenti privati	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>					
Prima del 2009	16,1	-	68,9	15,0	100,0
2009	40,6	-	31,1	28,3	100,0
2010	10,2	-	27,8	62,0	100,0
2011	17,2	-	74,8	8,0	100,0
2012	15,9	5,6	28,7	49,8	100,0
2013	32,7	2,4	43,8	21,1	100,0
2014	42,0	1,7	22,3	34,0	100,0
2015	16,2	21,0	41,5	21,4	100,0
Oltre 2015	16,5	4,2	40,3	39,0	100,0
ND	40,7	38,7	20,6	-	100,0
<b>TOTALE</b>	<b>22,8</b>	<b>4,8</b>	<b>37,6</b>	<b>34,8</b>	<b>100,0</b>
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>					
Prima del 2009	1,4	-	3,8	0,9	2,1
2009	7,4	-	3,4	3,4	4,1
2010	0,8	-	1,3	3,1	1,7
2011	1,2	-	3,1	0,4	1,6
2012	3,7	6,2	4,1	7,6	5,3
2013	12,7	4,5	10,3	5,4	8,9
2014	24,5	4,7	7,9	13,0	13,3
2015	2,0	12,6	3,2	1,8	2,9
Oltre 2015	41,7	51,0	61,6	64,6	57,6
ND	4,6	20,9	1,4	-	2,6
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

Conseguentemente, il 2014 dovrebbe rappresentare l'anno nel corso del quale si dovrebbero concludere ulteriori opere per oltre 15 miliardi, portando il risultato a 34 miliardi e mezzo, che corrispondono al 26,3% del costo totale.

Sembrerebbe, invece più realistico, l'obiettivo di concludere un quarto del programma nel 2015, in considerazione dei ritmi attuali di realizzazione e del delta riscontrato tra obiettivi e risultati concreti ottenuti nel decennio.

Per le opere la cui ultimazione è prevista per il 2013 le disponibilità ammontano all'88,5%, per poi scendere sotto al 70% nel 2014 e nel 2015.

L'attuale copertura finanziaria per le opere la cui conclusione è prevista oltre il 2015 risulta ad oggi pari al 50%, fattore non certo secondario nella valutazione della possibilità di raggiungere l'obiettivo prefissato.

### 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 circa 131 miliardi, permane un **fabbisogno finanziario non "coperto" di circa 52 miliardi**.

Per le opere attualmente in corso di costruzione il fabbisogno risulta di 5 miliardi, che corrispondono al 16% del totale del costo di queste opere. Una quota inferiore, pari al 12,7%, corrispondente a un miliardo e 315 milioni, risulta il fabbisogno per le opere poste attualmente in gara.

**Tabella 3.3.15. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Fabbisogno residuo per stato di avanzamento – Importi in Meuro**

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Progettazione	31.537	53.268	59,2
In gara	1.315	10.393	12,7
Affidate	14.173	28.470	49,8
Lavori in corso	5.015	31.381	16,0
Lavori sospesi	0	154	0,0
Ultimate (a)	0	6.229	0,0
Misto (b)	0	489	0,0
ND	0	529	0,0
<b>Totale</b>	<b>52.040</b>	<b>130.914</b>	<b>39,8</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

(a) Compresa le opere la cui ultimazione è prevista entro il 31 Dicembre 2010

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

La situazione appare più complessa se si considerano le opere affidate, il cui costo è stimato in circa 28 miliardi e mezzo, con un deficit di oltre 14 miliardi, corrispondente a quasi il 50%.

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 assolta di 31 miliardi e mezzo pari ad oltre il 59% del costo previsto.

La situazione appare particolarmente complessa per quanto riguarda le opere ferroviarie dove il fabbisogno residuo è di oltre 34 miliardi, corrispondente all'80% del costo totale delle opere deliberate.

Le strade registrano un fabbisogno di oltre 12 miliardi, che corrisponde "soltanto" al 23% del totale dei costi stimati per questa categoria di opere.

Particolarmente grave appare il deficit per le opere portuali che sfiora il 56%, anche se si tratta in valori assoluti di cifre relativamente contenute, 555 milioni su 993 di costo previsto.

**Tabella 3.3.16. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Fabbisogno residuo per tipologia di opera - Importi in Meuro**

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Rete stradale	12.673	54.727	23,2%
Rete ferroviaria	34.398	43.116	79,8%
Ferrovie metropolitane	2.756	14.338	19,2%
Opera aeroportuale	0	108	0,0%
Opera portuale	555	993	55,9%
Interporti	112	647	17,3%
Ponte sullo Stretto	0	6.350	0,0%
Rete idrica	45	1.423	3,2%
Comparto energetico	0	1.843	0,0%
Telecomunicazioni			
Edilizia scolastica	0	742	0,0%
Edilizia penitenziaria	0	503	0,0%
Altra edilizia pubblica	67	1.353	4,9%
Altre opere	0	93	0,0%
Mo.S.E.	1.435	4.678	30,7%
<b>TOTALE</b>	<b>52.040</b>	<b>130.914</b>	<b>39,8%</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

Tra le macro opere la situazione più critica riguarda il sistema dei valichi con un fabbisogno residuo di circa 8 miliardi, pari all'88% del totale dei costi stimati.

Il corridoio Tirreno – Brennero registra un fabbisogno finanziario di 5 miliardi e 300 milioni pari al 70,4%. Il Corridoio Tirrenico – Nord Europa manca del 39,5% del totale dei costi, ma si tratta di 13 miliardi e 873 milioni.

Quote significative di fabbisogno si riscontrano anche per il Corridoio dorsale centrale (64,2%) e per la Dorsale appenninica (53,6%). Complessivamente si tratta di oltre 6 miliardi.

**Tabella 3.3.17. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Fabbisogno residuo per macro opera - Importi in Meuro**

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Sistema valichi	7.879	9.145	86,2%
C.P. Padano	13.154	30.946	42,5%
C.P. Tirreno-Brennero	5.305	7.534	70,4%
C.P. Tirrenico-Nord Europa	13.873	35.118	39,5%
C.P. Adriatico	30	783	3,8%
C.P. dorsale centrale	417	650	64,2%
Mo.SE.	1.435	4.678	30,7%
Ponte sullo Stretto di Messina *	0	6.376	0,0%
C. trasv. e dorsale appenninica	5.695	10.618	53,6%
Sistemi urbani	3.318	17.197	19,3%
Piastra logistica Sardegna	0	115	0,0%
Hub portuali	555	1.953	28,4%
Hub interportuali	112	665	16,8%
Hub aeroportuali	223	224	99,6%
Schemi idrici	45	1.423	3,2%
Comparto energetico	0	877	0,0%
Elettrodotti rete nazionale	0	966	0,0%
Telecomunicazioni			
Mantenim. edifici istituzionali	0	322	0,0%
Edilizia scolastica	0	489	0,0%
Edilizia scolastica sicurezza	0	253	0,0%
Edilizia penitenziaria	0	503	0,0%
150° annivers. Unità d'Italia	0	80	0,0%
<b>Totale</b>	<b>52.040</b>	<b>130.914</b>	<b>39,8%</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

Tale scenario si riflette a livello territoriale penalizzando regioni quali il Piemonte dove intervengono opere che lamentano una carenza di risorse che supera l'87%.

Situazioni critiche riguardano anche il Trentino A.A. e la Liguria, mentre si registrano miglioramenti in regioni come la Lombardia e il Veneto al Nord, dove comunque le necessità finanziarie ammontano a 17 miliardi, il Lazio al Centro e complessivamente – a parte la Sicilia – in tutto il Mezzogiorno. Si tratta di territori con un fabbisogno inferiore al 50% dei costi stimati.

**Tabella 3.3.18. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Fabbisogno residuo per regione - Importi in Meuro**

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Piemonte	7.405	8.480	87,3%
Valle d'Aosta		0	
Lombardia (1)	6.899	23.926	28,8%
Liguria (2)	6.040	8.557	70,6%
Trentino Alto Adige	5.249	6.076	86,4%
Veneto	7.280	15.508	46,9%
Friuli Venezia Giulia	251	1.687	14,9%
Emilia Romagna (3)	3.883	6.810	57,0%
Toscana (4)	0	4.212	0,0%
Umbria (5)	4.081	6.685	61,0%
Marche	30	743	4,0%
Lazio	4.245	8.712	48,7%
Abruzzo	0	584	0,0%
Molise	0	196	0,0%
Campania	2.002	6.640	30,1%
Puglia	0	882	0,0%
Basilicata	0	1.361	0,0%
Calabria (6)	3.324	12.607	26,4%
Sicilia (7)	1.238	15.164	8,2%
Sardegna (8)	45	1.398	3,2%
Non ripartibili (9)	67	686	9,8%
<b>TOTALE</b>	<b>52.040</b>	<b>130.914</b>	<b>39,8%</b>
<i>NORD</i>	37.007	71.045	52,1%
<i>CENTRO</i>	8.357	20.352	41,1%
<i>MEZZOGIORNO</i>	6.610	38.832	17,0%

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

- (1) Compresa l'autostrada A4, tratto Novara-Milano e variante di Bernate, che coinvolge anche il Piemonte, e la linea AV/AC Milano-Verona, che coinvolge anche il Veneto
- (2) Compreso il "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova che coinvolge anche il Piemonte
- (3) Compresi il Raccordo autostradale della Cisa A15 - autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr)-Nogarole Rocca (Vr), che coinvolge anche Lombardia e Veneto, e il completamento della Pontremolese, che coinvolge anche la Toscana
- (4) Compreso il collegamento autostradale A12 Cecina (Rosignano Marittimo)-Civitavecchia, che coinvolge anche il Lazio.
- (5) Compresi il Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano e il Quadrilatero Marche Umbria, che coinvolgono anche le Marche
- (6) Compresa l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, che coinvolge anche la Basilicata e la Campania
- (7) Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina, che coinvolge anche Calabria
- (8) Compreso il Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) che coinvolge anche il Lazio
- (9) Compreso il Programma Grandi Stazioni

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 aumenti spostando in avanti il tempo di realizzazione delle opere. Si tratta di una tendenza naturale, in quanto si ha il tempo di individuare le nuove fonti di finanziamento.

Il nodo – come del resto è già stato evidenziato – riguarda soprattutto le opere la cui ultimazione è prevista a partire dal 2015.

**Tabella 3.3.19. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 Aprile 2010\* - Fabbisogno residuo per anno di ultimazione lavori - Importi in Meuro**

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Prima del 2009	-	1.621	0,0%
2009	-	3.262	0,0%
2010	-	1.347	0,0%
2011	1	1.188	0,1%
2012	27	4.198	0,6%
2013	907	7.910	11,5%
2014	1.823	15.044	12,1%
2015	1.137	3.396	33,5%
Oltre 2015	48.146	90.934	52,9%
ND	-	2.015	0,0%
<b>TOTALE</b>	<b>52.040</b>	<b>130.914</b>	<b>39,8%</b>

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

\* I dati non comprendono l'opera "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 - art. 4 comma 7

## **Allegati**



## TAVOLA DI RAFFRONTO PER OPERA

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
<b>Macro opera 1</b>		<b>SISTEMA VALICHI</b>	<b>SISTEMA VALICHI</b>	<b>SISTEMA VALICHI*</b>
	1	Trafo di sicurezza del Frejus	Trafo di sicurezza del Frejus	Trafo di sicurezza del Frejus
	2	Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	Frejus	
	3	Valico ferroviario del Sempione	Valico ferroviario del Sempione	Sempione
	4	Potenziamento Asse Ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero	Brennero	Brennero
	5	Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. Nuova voce DPEF 2006-2009)	Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. Nuova voce DPEF 2006-2009)	Opere di accesso ai valichi (DPEF 2006-2009)
<b>Macro opera 2</b>		<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>
		<b>Sistemi Ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>
	6	Nuova tratta Martigny - Aosta - Ivrea	Linea ferroviaria Aosta – Martigny (Nota integrativa DPEF 2005-2008)	Linea ferroviaria Aosta – Martigny
	7	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)
	8	Corridoio Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna	Tratta Venezia-Udine-Vienna	Tratta Venezia-Udine-Vienna
	9	Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa
	10	Gronde ferroviaria merci nord Torino	Gronde ferroviaria merci nord Torino	Gronde ferroviaria merci nord Torino
	11	Accessibilità ferroviaria Valtellina (Campionati mondiali di sci)	Accessibilità Valtellina	Accessibilità Valtellina
		<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>
	12	Tunnel Monte Bianco	Tunnel Monte Bianco	Tunnel Monte Bianco
	13	Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi	Complemento stradale Corridoio 5	Complemento stradale Corridoio 5

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		confinari		
	14	Accessibilità stradale Valtellina	Accessibilità Valtellina	Accessibilità Valtellina
	15	Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa
	16	Autostrada Asti-Cuneo	Autostrada Asti-Cuneo	Autostrada Asti-Cuneo
	17	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)
	18	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	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.		Collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (a31) e Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago - Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte Cisano B****
	19	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
	20	Riqualifica viabilità ex SS n° 415 Paullese	Riqualifica viabilità ex SS n. 415 Paullese	Riqualifica SS n. 415 Paullese
	21	Riqualificazione viabilità ex SS n° 236 Goitese: Variante di Goito (All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia)		
	22	Riqualificazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale (All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia)		
	23	Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510 (All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia)		
	24	Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea (1° Atto aggiuntivo Governo Regione Piemonte - Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie - Pagina 24)		
	25	<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
	26	<b>Sistemi stradali e autostradali Richieste Aggiuntive Regioni</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>Sistemi stradali e autostradali Richieste Aggiuntive Regioni</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
	27	<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
<b>Macro opera 3</b>		<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO</b>	
		<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>
	28	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia
		<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>
	29	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia
	30	<b>Sistemi stradali e autostradali Richieste Aggiuntive Regioni</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>Sistemi stradali e autostradali Richieste Aggiuntive Regioni</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
<b>Macro opera 4</b>		<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA</b>
		<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>
	31	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)
	32	Sistemi Ferroviari - Potenziamento sistema Gottardo	Potenziamento sistema Gottardo	Potenziamento sistema Gottardo
	33	Sistemi Ferroviari - Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania
	34	<b>Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari</b>		<b>Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari***</b>

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
	35	Adeguamento rete ferroviaria meridionale		Adeguamento rete ferroviaria meridionale***
		<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>
	36	Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava	S.S. 28	S.S. 28
	37	Nuovo tratto autostradale Albenga Garessio Ceva Millesimo - Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra	Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga Garessio Ceva/Millesimo (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	
	38	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia
	39	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 RM-VT
	40	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	Trasversale nord Orte-Civitavecchia	Trasversale nord Orte-Civitavecchia (vedi accorpamento Mestre Civitavecchia)
	41	Adeguamento Salaria	Adeguamento Salaria	Adeguamento Salaria
	42	Adeguamento S.S. 156 dei Monti Lepini	Adeguamento S.S. 156	Adeguamento S.S. 156
	43	Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno	Dorsale Atina-Colli al Volturno	Dorsale Atina-Colli al Volturno
	44	Pontina-A12-Appia	Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone	Pontina-A12-Appia
	45	Sistema Intermodale Integrato Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone	Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone	Roma Latina Cisterna-Valmontone
	46	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento
	47	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria
	48	Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo-Messina
	49	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela
	50	Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela	Nord-sud Camastra - Gela	Nord-sud Camastra - Gela
	51	Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie	Agrigento-Caltanissetta - A19	Agrigento-Caltanissetta - A19

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		della SS 640 di Porto Empedocle		
	52	SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania		Nuovo inserimento Licodia Eubea***
	53	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
	54	Asse Gela-Agrigento-Trapani	Gela-Agrigento-Trapani	Gela-Agrigento-Trapani
	55	Asse Palermo-Agrigento	Palermo-Agrigento	Palermo-Agrigento
	56	<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti)</b>
	57	<b>Sistemi stradali e autostradali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi stradali e autostradali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti)</b>
<b>Macro opera 5</b>		<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>
		<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>
	58	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto
	59	Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna (2° Atto aggiuntivo Governo Regione Emilia Romagna - Pagina 13)		
		<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>
	60	Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	Teramo – Giulianova - S. Benedetto del Tronto	Teramo – Giulianova - S. Benedetto del Tronto

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
	61	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16	Foggia - Cerignola	Foggia - Cerignola
	62	Bari-Matera strada (SS 96-SS 99)	Bari-Matera	Bari-Matera
	63	Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera	Gioia del Colle - Matera	Gioia del Colle - Matera
	64	SS 172 dei Trulli	SS 172 dei Trulli	SS 172 dei Trulli
	65	Ammodernamento SS 7 - SS 106	Ammodernamento SS 7 - SS 106	Ammodernamento SS 7 - SS 106
	66	Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria Di Leuca)	Maglie - Santa Maria di Leuca	Maglie - Santa Maria di Leuca
	67	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
	68	Ammodernamento SS 16 tronco Maglie – Otranto (All. 2 delibera 121/2001 – Puglia)		
	69	Ammodernamento SS 16 - Tratta marchigiana (1° Atto aggiuntivo Governo Regione Marche - Pagina 6)		
	70	<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>
<b>Macro opera 6</b>		<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>	
		<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>
	71	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero
	72	Asse ferroviario Milano-Firenze	Asse ferroviario Milano-Firenze	Asse ferroviario Milano-Firenze
	73	Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia (DPEF 2005-2008 Nuovo	Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
			intervento)	
		<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>
	74	Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze	Asse autostradale Variante di Valico	Asse autostradale Variante di Valico
	75	Nodo stradale e autostradale di Bologna	Nodo stradale e autostradale di Bologna	Nodo stradale e autostradale di Bologna
	76	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	Collegamento Campogalliano-Sassuolo	Collegamento Campogalliano-Sassuolo
	77	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 tratta A22 Borgo Panigale
	78	Nuova tratta Modena-Lucca	Modena-Lucca	Modena-Lucca
	79	Itinerario Mestre Civitavecchia e Riqualficazione E45	Trasversale nord Orte-Civitavecchia, Nuova Romea, Riqualficazione E45	Mestre Civitavecchia (accorpamento trasversale Nord Orte Civitavecchia 715;52,06; Nuova Romea 1500; 0; Riqualficazione E45 0;0) Riqualficazione E45)**
	80	<b>Sistemi ferroviari Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi ferroviari Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>
	81	<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>
<b>Macro opera 7</b>		<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.</b>	<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.</b>	<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.</b>
	82	Sistema MO.S.E.		
	83	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		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		stessa legge. I comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti ( <i>Delibera 72/2003</i> )		
<b>Macro opera 8</b>		<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA</b>	<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA</b>	<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA</b>
	84	Ponte sullo Stretto di Messina		
	85	Opere connesse al Ponte sponda siciliana - Stazione di Messina		
	86	Opere connesse al Ponte sponda calabra - Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello"		
<b>Macro opera 9</b>		<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>	<b>CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA</b>
		<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>	<b>Sistemi ferroviari</b>
	87	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara
	88	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	Passo Corese-Rieti	Passo Corese-Rieti
	89	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
		<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>	<b>Sistemi stradali e autostradali</b>
	90	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno (All. 2 delibera n. 121/2001)	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno
	91	Valichi appenninici (E.R.)	Valichi appenninici (E.R.)	Valichi appenninici (Emilia Romagna)
	92	Valichi appenninici (Toscana)	Valichi appenninici (Toscana)	Valichi appenninici (Toscana)
	93	Asse viario Fano-Grosseto	Asse viario Fano-Grosseto	Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana, tratta toscana, tratta umbra)
	94	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(tratta marchigiana/tratta

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
				umbra)
	95	Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità	Nodo di Perugia	Nodo di Perugia
	96	Strada delle Tre Valli	Strada Tre Valli	Strada Tre Valli
	97	Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti	Terni-Rieti	Terni-Rieti
	98	Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli	Rieti-L'Aquila-Navelli	Rieti-L'Aquila-Navelli
	99	SS 260 Picente (Amatrice-Monteverde-L'Aquila)		Nuovo inserimento Strada Statale Picente***
	100	Pedemontana Abruzzo-Marche	Pedemontana Abruzzo-Marche	Pedemontana Abruzzo-Marche
	101	Galleria sicurezza Gran Sasso	Galleria sicurezza Gran Sasso	Galleria sicurezza Gran Sasso
	102	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. (S. Vittore – Termoli)
	103	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
	104	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria – Potenza – Melfi –Candela (collegamento tra A13 e A16)	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria - Contursi - Grottaminarda -_ Termoli - Candela	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria - Contursi - Grottaminarda -_ Termoli - Candela
	105	Collegamento Salerno-Potenza-Bari - Tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto SS 96 e SS 99	Salerno-Potenza-Bari	Salerno-Potenza-Bari
	106	Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria	Murgia-Pollino	Murgia-Pollino
	107	Corridoio Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	Corridoio Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	Corridoio Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria
	108	Sistemi Ferroviari - Corridoio ferroviario Bari-Foggia-Caserta-Roma (All. 2 delibera 121/2001 – Puglia)		
	109	<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
	110	<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro"</b>		<b>Sistemi ferroviari</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro"</b>

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		<i>e gli aggiornamenti)</i>		<i>e gli aggiornamenti)</i>
	111	<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>		<b>Sistemi stradali e autostradali Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>
<b>Macro opera 10</b>		<b>SISTEMI URBANI</b>	<b>SISTEMI URBANI</b>	<b>SISTEMI URBANI</b>
	112	Programma Grandi Stazioni	<i>Il programma, originariamente inserito come opera unitaria, è stato riarticolato per singole stazioni, elencate volta per volta</i>	<i>Il programma, originariamente inserito come opera unitaria, è stato riarticolato in due parti: Grandi stazioni riqualificazioni; Grandi stazioni Infrastrutture</i>
			Milano stazione ferroviaria	
	113	Rete metropolitana dell'area milanese	Metropolitana milanese	Metropolitane milanesi
	114	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano
	115	Accessibilità stradale Fiera Milano	Accessibilità Fiera di Milano	Accessibilità Fiera di Milano
	116	Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa		Opere necessarie all'EXPO: Triplicamento Rho Gallarate
	117	Torino: nodo ferroviario (All. 2 delibera n. 121/2001)		
	118	Torino metropolitana (Linea 1 tratte 3, 4 e 6)		Torino metropolitana
			Torino: stazione ferroviaria	
	119	Monza metropolitana	Monza metropolitana	Monza metropolitana
	120	Brescia Metropolitana	Brescia metropolitana	Brescia metropolitana
	121	Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	Veneto sistema metropolitano	Veneto sistema metropolitano
			Venezia e Mestre stazioni	

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
			ferroviarie	
			Verona stazione ferroviaria	
	122	Aeroporto di Vicenza		Aeroporto di Vicenza***
	123	Infrastrutture per la mobilità sostenibile – Sistemi di trasporto lacuale		Infrastrutture per la mobilità sostenibile – Sistemi di trasporto lacuale ***
	124	Metropolitana lagunare di Venezia	Metropolitana lagunare di Venezia (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Metropolitana lagunare di Venezia
	125	Risanamento laguna di Venezia		Risanamento laguna di Venezia***
	126	Nodo di Trieste - Penetrazione grande viabilità nord: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla grande viabilità	Trieste penetrazione grande viabilità nord	Trieste penetrazione grande viabilità nord
			Bologna stazione ferroviaria	
	127	Bologna Metropolitana: metro leggero automatico di Bologna (MAB)	Bologna metropolitana	Sistema metropolitano di Bologna – Metrotramvia di Bologna
	128	Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna)	Modena metropolitana	Modena metropolitana
	129	Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)	Costa romagnola metropolitana	Costa romagnola metropolitana
			Genova stazione ferroviaria	
	130	Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana	Genova metropolitana	Genova metropolitana
	131	Nodo stradale e autostradale di Genova	Nodo stradale e autostradale di Genova	Nodo stradale e autostradale di Genova
			Firenze stazione ferroviaria	
	132	Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3)	Firenze: sistema tramviario	Firenze: sistema tramviario
			Roma stazione ferroviaria	
	133	Roma: nodo ferroviario (nodo urbano di Roma)	Nodo urbano di Roma (solo procedure)	Nodo urbano di Roma
	134	Viabilità accessoria	Viabilità complementare	Viabilità complementare

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino
	135	Roma: linee D e C metropolitana, GRA	Roma: (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/, GRA	Roma: (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/, GRA
	136	Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale	Area Castelli	Area Castelli
			Napoli stazione ferroviaria centrale Piazza Garibaldi	
	137	Napoli metropolitana - Sistema di metropolitana regionale (SMR): sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	Napoli metropolitana	Completamento rete metropolitana regionale campana(comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta)
	138	Tangenziale di Napoli collegamento costiero		Tangenziale di Napoli collegamento costiero***
	139	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli	Napoli risanamento del sottosuolo	Napoli risanamento del sottosuolo
	140	Bari tangenziale - SS 16 Variante alla tangenziale di Bari tra il Km. 806+400 e 814+000	Bari tangenziale	Bari tangenziale
			Bari stazione ferroviaria	
	141	Bari nodo ferroviario e metropolitana	Bari nodo ferroviario e metropolitana	Bari nodo ferroviario e metropolitana
	142	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e Cagliari		Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e Cagliari***
			Palermo stazione ferroviaria	
	143	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana	Linea metropolitana di Messina	Messina metropolitana
	144	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 per la sistemazione di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina
	145	Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	Nodo di Catania	Nodo di Catania
	146	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania (ex Nodo integrato di Palermo All. 2 delibera 121/2001 - Sicilia)		Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania
	147	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo		Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo ***

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
	148	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma ( <i>Del. 51/2009</i> )		
	149	Nodo di Ivrea ( <i>All. 2 delibera 121/2001 – Piemonte</i> )		
	150	Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze) ( <i>All. 2 delibera 121/2001 – Toscana</i> )		
	151	<b>Sistemi urbani</b> <b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>Sistemi urbani</b> <b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
	152	<b>Sistemi urbani</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>Sistemi urbani</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
<b>Macro opera 11</b>		<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b>	<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b>	<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b>
	153	Corridoi stradali		
	154	Hub portuali e interportuali - Sistema di piattaforme per lo sviluppo organico della rete di Autostrade del mare ( <i>All. 2 delibera 121/2001 – Sardegna</i> )		
	155	<b>SS 597/199 Sassari – Olbia</b> <b>Richieste Aggiuntive Regioni</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		<b>SS 597/199 Sassari – Olbia</b> <b>Richieste Aggiuntive Regioni</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
<b>Macro opera 12</b>		<b>HUB PORTUALI</b> ( <i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i> )	<b>HUB PORTUALI</b>	<b>HUB PORTUALI</b>
	156	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria		
	157	Allacci plurimodali e potenziamento del Porto di Civitavecchia		
	158	Piastra portuale di Taranto		
	159	Allacciamenti plurimodali e adeguamenti delle Piastre logistiche dei porti di Genova,		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		Savona, La Spezia		
	160	Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste		
	161	Hub portuali Na-Sa - adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nei porti di Napoli e di Salerno		
	162	Piastra portuale di Catania		
	163	Piastra portuale di Palermo: realizzazione strada di collegamento del porto con la circinvallazione		
	164	Piastra portuale di Messina: collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e il porto (c.d. via del Mare)		
	165	Piastra portuale di Trapani		
	166	Allacci plurimodali porto di Venezia		
	167	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco		
	168	<b>Hub portuali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> <i>(DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</i>		<b>Hub portuali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> <i>(DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</i>
<b>Macro opera 13</b>		<b>HUB INTERPORTUALI</b> <i>(All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)</i>	<b>HUB INTERPORTUALI</b>	<b>HUB INTERPORTUALI</b>
	169	Centro intermodale del Tevere: Spostamento scalo merci Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto		
	170	Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali		
	171	Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marciianise/Maddaloni		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
	172	Hub interportuali area romana		
	173	Opere complementari del centro intermodale di Segrate - (1 lotto, 2° stralcio)		
	174	Infrastrutture di allaccio interporto Jesi - II° E III° lotto		
	175	Centro merci di Novara		
	176	Allacci plurimodali sistema interportuale area brindisina: realizzazione opere ferroviarie e stradali per il raccordo dell'area Distripark alla rete esistente (Anas, RFI, Sisri), realizzazione della piattaforma intermodale, viabilità secondaria		
	177	Interporto di Catania		
	178	Interporto di Termini Imerese		
	179	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce		
	180	Piastra logistica umbra		
	181	Nuova conca di accesso al porto di Cremona		
	182	Interporto di Trento		
	183	<b>Hub interportuali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> <i>(DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</i>		<b>Hub interportuali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> <i>(DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</i>
<b>Macro opera 14</b>		<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b> <i>(All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)</i>	<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>
	184	Hub aeroportuale sistema Veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona)		
	185	Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma		
	186	Completamento impianto aeroportuale di Catania		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
	187	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto		
	188	Adeguamento degli allacci ed il potenziamento dell'aeroporto dell'Abruzzo		
	189	Sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno		
	190	<b>Hub aeroportuali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> <i>(DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</i>		<b>Hub aeroportuali</b> <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> <i>(DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</i>
<b>Macro opera 15</b>		<b>SCHEMI IDRICI</b> <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	<b>SCHEMI IDRICI</b>	<b>SCHEMI IDRICI</b>
		<i>Il programma è stato articolato per singoli interventi</i>	Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare
	191	MOL - Acquedotto Molisano Centrale		
	192	MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invasate dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro		
	193	MOL - Acquedotto Molisano Destro		
	194	MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento		
	195	MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro		
	196	ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara		
	197	ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo		
	198	ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano		
	199	ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Lavori di completamento 2° stralcio		

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
	200	ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti		
	201	ABR - Disinquinamento del Fiume Aterno-Pescara: costruzione di fognatura ed impianti per il trattamento delle acque a servizio di insediamenti civili e industriali.		
	202	ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano		
	203	ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino		
	204	CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano		
	205	CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano		
	206	CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno		
	207	CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno		
	208	CAM - Completamento acquedotto Salernitano		
	209	CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli		
	210	CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele		
	211	BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G		
	212	BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (prog. BAS 3)		
	213	BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto		
	214	BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino		
	215	BAS - Riutilizzo delle acque basse		

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
		jonico - lucane		
	216	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo		
	217	BAS - Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzam. irriguo settori A e T		
	218	BAS - Adduttore Camastra Val Basento		
	219	BAS - Completamento dello schema irriguo delle aree del Medio Agri - 1° lotto funzionale		
	220	BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita		
	221	BAS - Razionalizzazione, ottimizzazione e completamento impianti irrigui con recupero efficienza e risparmio idrico		
	222	BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre		
	223	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		
	224	BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico		
	225	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		
	226	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto		
	227	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		
	228	PUG - Potenziamento della capacità di trasporto		

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
		dell'Acquedotto del Sinni		
	229	PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano		
	230	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		
	231	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello		
	232	PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino)		
	233	PUG - Accumulo di risorsa idrica per 16 M.mc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto		
	234	CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro		
	235	CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco		
	236	CAL - Galleria di derivazione e opera di presa della diga sul torrente Menta		
	237	CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta		
	238	CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano		
	239	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio		
	240	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona		
	241	SIC - Acquedotto Montescuro Ovest		
	242	SIC - Potabilizzazione invaso Garcia		
	243	SIC - Completamento invaso Blufi		
	244	SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse		
	245	SIC - Potenziamento acquedotti		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		siciliani Centro-Orientale		
	246	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche - Collegamento Liscia - Coghinas		
	247	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia		
	248	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizz. dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis - Mogoro 1°, 2° e 3° lotto		
	249	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Monte Lerno - Tirso		
	250	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Coghinas - Monte Lerno		
	251	SAR - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento		
	252	SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu		
	253	SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Schema n. 39 PRGA – Secondo e terzo lotto		
	254	SAR - Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso		
	255	<b>Schemi idrici Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>		<b>Schemi idrici Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)</b>

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
<b>Macro opera 16</b>		<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b> <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>	<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>
	256	Variante sul metanodotto di importazione dall'Algeria - Variante tr. 9 S. Vincenzo C. - Tarsia		
	257	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Tarvisio - Malborghetto, Malborghetto - Bordano, Bordano - Flaibano		
	258	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Istrana - Camisano		
	259	Metanodotto importazione Libia - tratto offshore entro 12 miglia, e tratto Gela - Enna		
	260	Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli - Parma		
	261	Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere - Minerbio		
	262	Completamento rete interregionale - Metanodotto Bernalda - Palagiano		
	263	Collegamento di un giacimento alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Gagliano - Sparacollo		
	264	Collegamento di uno stoccaggio alla Rete Nazionale Gasdotti - Allacciamento del giacimento di Collalto		
	265	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Bologna-Milano		
	266	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Milano-Torino		
	267	Terminali di rigassificazione - Offshore Adriatico		
	268	Terminali di rigassificazione - Taranto		
	269	Nuovo Terminale di importazione di gas naturale		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
		liquefatto (GNL) nel porto di Brindisi		
	270	Terminali di rigassificazione - Vado Ligure		
	271	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Collalto		
	272	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Alfonsine		
	273	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Bordolano		
	274	Giacimenti di idrocarburi - Insediamento produttivo di Tempa Rossa		
	275	Giacimenti di idrocarburi - Miglianico		
	276	Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico		
	277	Programma pilota di impianti di termovalorizzazione		
<b>Macro opera 17 (ex 16)</b>		<b>PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE</b> <i>(voce originariamente compresa nella macro opera degli interventi nel comparto energetico)</i>		<b>PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE***</b>
	278	Linea a 380 Kv "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione IT - CH		
	279	Elettrodotto a 380 kv in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho		
	280	Elettrodotto a 380 kv Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)		
	281	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)		
	282	Stazione elettrica 380/220/150 KV di Striano - Nuova stazione 380/220/150 kV nell'area pedemontana a est del Vesuvio		

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
	283	Elettrodotti 380 KV Santa Barbara-tavarnuzze-Casellina ed opere connesse		
	284	Tratto italiano della linea 380 kV Cordignano -Lienz (Austria)		
	285	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		
	286	Linea 380 kV La Spezia-Acciaio (LI): gli interventi previsti sulla linea esistente consentiranno di rimuovere le attuali limitazioni all'esercizio		
	287	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		
	288	Linea 380 kV Rizziconi (RC) - Laino (CS): farà aumentare l'affidabilità della rete di trasmissione in Calabria e gli scambi Sicilia-Continente		
	289	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Montecchio (VI)		
	290	Stazione di trasformazione 380/130 kV in provincia di Treviso (Vedelago)		
	291	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Carpi (MO)		
	292	Stazione di trasformazione 380/220 kV di Santa Barbara (AR) (4)		
	293	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Casellina (F1) (4)		
	294	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Abbadia (MC)		
	295	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Villavalle (TN)		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
	296	Stazione di trasformazione 380/220/150 kV di Striano (NA)		
	297	Stazione di trasformazione 380/150 kV di Feroletto (CZ)		
	298	Stazione di trasformazione 220/130 kV di Pietrafitta (PG)		
	299	Raccordi alla stazione di trasformazione 380/220/150 Kv di Laino (CS)		
	300	Raccordi 150 kV alla stazione di trasformazione 380/150 kV di Paternò(5) (CT)		
	301	Raccordi 220 kV alla stazione di trasformazione 220/150 kV di Villasor (CA)		
	302	Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kv Sorgente Rizziconi		Nuovo elettrodotto a 380 kv Sorgente Rizziconi
	303	Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kv Foggia Benevento		Nuovo elettrodotto a 380 kv Foggia Benevento
	304	Collegamento tra Padova e Venezia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Dolo Camin Fusina		Nuovo elettrodotto a 380 kv Dolo Camin Fusina
	305	Nuovo elettrodotto a 380 kV Lodi-Pavia "Chignolo Po-Maleo"		Nuovo elettrodotto a 380 kv Chjigolo PO Maleo
	306	Collegamento tra Udine e Gorizia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia		Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia
	307	Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella		Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella
<b>Macro opera 18 (ex 17)</b>		<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>	<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>	<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>
	308	Interventi nel Comparto delle Telecomunicazioni	Interventi nel Comparto delle Telecomunicazioni	Interventi nel Comparto delle Telecomunicazioni
<b>Macro opera 19</b>		<b>PROGRAMMA DI MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>
	309	Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro		

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
	310	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto		
	311	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto		
	312	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni		
	313	Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo		
	314	Ministero dell'Interno – Caserma Ferdinando di Savoia		
	315	P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone		
	316	Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi		
	317	Ministero Politiche Agricole		
	318	Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari		
	319	Camera dei Deputati – Complesso del Seminario		
	320	Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema		
	321	Palazzo Venezia		
	322	Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo		
	323	Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo		
	324	Museo Storico delle Comunicazioni		
	325	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto		
	326	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto		
	327	Senato della Repubblica – Complesso della Minerva		
	328	Camera dei Deputati – Vicolo Valdina		
	329	Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio		
	330	Ministero Beni Culturali – Collegio Romano		

<b>n. Macro opera</b>	<b>n. opera</b>	<b>Opere censite dal Rapporto</b>	<b>Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008</b>	<b>DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni</b>
<b>Macro opera 20 (ex 18)</b>		<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>	<b>EDILIZIA SCOLASTICA</b>	<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>
	331	1° programma stralcio		
	332	2° programma stralcio		
<b>Macro opera 21</b>		<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA E MESSA IN SICUREZZA</b>		<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA E MESSA IN SICUREZZA***</b>
	333	Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009		
	334	Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma		
	335	Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare		
<b>Macro opera 22</b>		<b>PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA</b>		<b>PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA ***</b>
	336	Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta		
	337	Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali		
	338	Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis		
	339	Nuovo istituto penitenziario di Oristano		
	340	Nuovo istituto penitenziario di Forlì		
	341	Nuovo istituto penitenziario di Rovigo		
	342	Nuovo istituto penitenziario di Savona		
	343	Nuovo istituto penitenziario di Reggio Calabria in località Arghillà		
<b>Macro opera 23</b>		<b>INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI ALLE CELEBRAZIONI PER IL 150°</b>		

n. Macro opera	n. opera	Opere censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	DPEF 2010-2013 Tabella 14: La manovra triennale 2009-2011 e Scheda Regioni
(ex 20)		<b>ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA</b> (DPEF 2008-2012)		
	344	Roma - Centro delle scienze e delle tecnologie		
	345	Firenze - Parco della musica		
	346	Venezia - Palazzo del cinema		
	347	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
<b>Macro opera 24</b>		<b>PARCO DELLA SALUTE - OSPEDALE NUOVE MOLINETTE</b>		<b>PARCO DELLA SALUTE - OSPEDALE NUOVE MOLINETTE</b>
	348	Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XI V</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)		Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette <b>Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XI V</b> (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)

#### LEGENDA



MACRO OPERE



NUOVI INSERIMENTI (\*\*\*) opere previste dalla Manovra triennale approvata con delibera CIPE del 26 Giugno 2009 n. 51)



NUOVI INSERIMENTI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni IGQ e aggiornamenti)



VARIAZIONI



PROCEDIMENTI INTERROTTI



## COSTO PER OPERA E VARIAZIONI RISPETTO AL RAPPORTO 2009

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
01 Sistema valichi	01 Traforo autostradale del Frejus - Galleria di sicurezza Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione - Tratta Bruzolo/Confine	204,700		
01 Sistema valichi	02 di Stato	5.365,000		
01 Sistema valichi	03 Valico ferroviario del Sempione	3.002,000		
01 Sistema valichi	04 Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero	3.575,000		
01 Sistema valichi	05 Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009	2.500,400		
<b>Totale</b>		<b>14.647,100</b>	<b>5</b>	Nessuna variazione
02 Corridoio plurimodale padano	06 Nuova tratta Martigny - Aosta - Ivrea	430,000		
02 Corridoio plurimodale padano	07 SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	26.295,000		
02 Corridoio plurimodale padano	08 SISTEMI FERROVIARI - Corridoio Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna	875,000		
02 Corridoio plurimodale padano	09 SISTEMI FERROVIARI - Accessibilità ferroviaria Malpensa	3.213,445		Variazione della classificazione dell'intervento "tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" in opera e trasferimento tra le opere dei Sistemi urbani.

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
02 Corridoio plurimodale padano	10 SISTEMI FERROVIARI - Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino	4.800,000		
02 Corridoio plurimodale padano	11 SISTEMI FERROVIARI - Accessibilità ferroviaria Valtellina (Campionati mondiali di sci)	90,416		
02 Corridoio plurimodale padano	12 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Tunnel Monte Bianco	516,457		
02 Corridoio plurimodale padano	13 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari	9.317,360		
02 Corridoio plurimodale padano	14 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Accessibilità stradale Valtellina	2.268,269		
02 Corridoio plurimodale padano	15 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Accessibilità Malpensa	1.099,900		
02 Corridoio plurimodale padano	16 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada Asti-Cuneo	1.457,505		
02 Corridoio plurimodale padano	17 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè	3.000,000		
02 Corridoio plurimodale padano	18 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. - 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.	9.577,126		Nessuna nuova opera ma 1 nuovo intervento: il collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico Piovene Rocchette
02 Corridoio plurimodale padano	19 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	9.102,026		
02 Corridoio plurimodale padano	20 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqualifica viabilità ex SS n° 415 Paullese	167,930		
02 Corridoio plurimodale padano	21 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqualificazione viabilità ex SS n° 236 Goitese: Variante di Goito	47,000		
02 Corridoio plurimodale padano	22 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqualificazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale	54,658		
02 Corridoio plurimodale padano	23 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510.	368,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
02 Corridoio plurimodale padano	24 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhesia' nel Nodo Idraulico di Ivrea	0,000		
02 Corridoio plurimodale padano	25 SISTEMI FERROVIARI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	0,000		Nuova opera
02 Corridoio plurimodale padano	26 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Richieste Aggiuntive Regioni (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	290,000		Nuova opera
02 Corridoio plurimodale padano	27 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	1.100,000		Nuova opera
	<b>Totale</b>	<b>74.070,092</b>	<b>22</b>	3 nuove opere di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
03 Corridoio plurimodale tirreno-brennero	28 SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	5.585,158		
03 Corridoio plurimodale tirreno-brennero	29 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	3.980,000		
03 Corridoio plurimodale tirreno-brennero	30 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Richieste Aggiuntive Regioni (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	330,000		Nuova opera
	<b>Totale</b>	<b>9.895,158</b>	<b>3</b>	1 nuova opera di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	31 SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	8.173,500		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	32 SISTEMI FERROVIARI- Potenziamento sistema Gottardo	2.492,000		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	33 SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	34.620,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	34 SISTEMI FERROVIARI - Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari	3.377,000		Nuova opera
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	35 SISTEMI FERROVIARI - Adeguamento rete ferroviaria meridionale	904,000		Nuova opera
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	36 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava	645,112		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	37 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - 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		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	38 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.787,800		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	39 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - 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		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	40 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	867,055		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	41 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamento Salaria	2.272,000		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	42 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamento S.S. 156 dei Monti Lepini	291,282		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	43 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno	263,630		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	44 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Pontina-A12-Appia	2.223,550		Nel 2009 riunita nell'opera "Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone"
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	45 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Sistema Intermodale Integrato Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone	2.230,030		Nel 2009 riunita nell'opera "Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone"

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	46 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.695,000		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	47 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	11.685,680		Nel 2009 riunita nell'opera "Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela" Nel 2009 riunita nell'opera "Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela" Nel 2009 riunita nell'opera "Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela"
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	48 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada Messina - Palermo: completamento	1.032,680		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	49 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	2.383,054		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	50 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. - Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela	816,220		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	51 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della ss 640 di Porto Empedocle	1.489,560		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	52 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania	387,000		Nuova opera

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	53 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - 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		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	54 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Gela-Agrigento-Trapani	1.880,593		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	55 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Palermo-Agrigento	1.718,411		
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	56 SISTEMI FERROVIARI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti)	150,000		Nuova opera
04 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	57 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti)	470,000		Nuova opera
<b>Totale</b>		<b>92.734,390</b>	<b>27</b>	3 nuove opere di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013; 2 nuove opere dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; 3 nuove opere nate dalla divisione di due opere
05 Corridoio plurimodale adriatico	58 SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	1.930,448		
05 Corridoio plurimodale adriatico	59 SISTEMI FERROVIARI - Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna	102,000		
05 Corridoio plurimodale adriatico	60 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	364,075		
05 Corridoio plurimodale adriatico	61 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16	136,560		
05 Corridoio plurimodale adriatico	62 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Bari-Matera strada (SS 96-SS 99)	251,033		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	63 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera	180,760		
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	64 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - SS 172 dei Trulli	170,816		
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	65 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ammodernamento SS 7 - SS 106	77,667		
	66 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria Di Leuca)	287,746		
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	67 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Completamento funzionale SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce	36,223		
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	68 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ammodernamento SS 16 tronco Maglie - Otranto	80,188		
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	69 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ammodernamento SS 16 - Tratta marchigiana	205,816		
05	Corridoio plurimodale adriatico			
	70 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	1.243,000		Nuova opera 1 nuova opera di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; trasferimento dell'opera Nuova Romea nel corridoio plurimodale dorsale centrale e accorpamento con 'itinerario Mestre Civitavecchia e Riqualficazione E45
<b>Totale</b>		<b>5.066,332</b>	<b>13</b>	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale			
	71 SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	1.166,090		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	72 SISTEMI FERROVIARI- Asse ferroviario Milano-Firenze	13.134,600	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	73 SISTEMI FERROVIARI - Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	227,500	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	74 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze	3.523,800	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	75 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Nodo stradale e autostradale di Bologna	1.684,330	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	76 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	650,000	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	77 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna	175,000	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	78 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Nuova tratta Modena-Lucca	4.000,000	
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	79 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Itinerario Mestre Civitavecchia e Riqualficazione E45	9.448,700	Integrazione dell'opera Nuova Romea classificata in precedenza nel corridoio plurimodale adriatico
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	80 SISTEMI FERROVIARI- Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	548,830	Nuova opera
06	Corridoio plurimodale dorsale centrale	81 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti )	1.025,270	Nuova opera
	<b>Totale</b>		<b>35.584,120</b>	<b>11</b> nuove opera di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
07	Mo.se.	82 Sistema MO.S.E.	4.677,626	

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
07 Mo.se.	83 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.	0,000		
	<b>Totale</b>	<b>4.677,626</b>	<b>2</b>	Nessuna variazione
08 Ponte sullo stretto di Messina	84 Ponte sullo Stretto di Messina	6.350,000		
08 Ponte sullo stretto di Messina	85 Opere connesse al Ponte sponda siciliana - Stazione di Messina	286,000		Nel 2009 riunita nell'opera "Opere Ferroviarie connesse al Ponte"
08 Ponte sullo stretto di Messina	86 Opere connesse al Ponte sponda calabra - Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello"	26,000		Nel 2009 riunita nell'opera "Opere Ferroviarie connesse al Ponte"
	<b>Totale</b>	<b>6.662,000</b>	<b>3</b>	1 nuova opera nata dalla divisione dell'opera "Opere Ferroviarie connesse al Ponte"
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	87 SISTEMI FERROVIARI - Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	3.352,940		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	88 SISTEMI FERROVIARI - Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	792,200		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	89 SISTEMI FERROVIARI - Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci	834,870		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	90 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	217,941		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	91 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Valichi appenninici (E.R.)	544,903		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	92 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Valichi appenninici (Toscana)	1.042,000		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	93 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI- Asse viario Fano-Grosseto	4.071,473		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	94 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	2.184,100		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	95 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità	994,950		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	96 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Strada delle Tre Valli	628,756		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	97 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti	231,100		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	98 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli	495,493		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	99 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L'Aquila)	91,796		Nuova opera
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	100 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Pedemontana Abruzzo-Marche	569,940		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	101 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Galleria sicurezza Gran Sasso	76,530		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	102 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli S. Vittore	3.513,350		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	103 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	2.238,801		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	104 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria – Potenza – Melfi –Candela (collegamento tra A13 e A16)	4.920,431		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	105 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento Salerno-Potenza-Bari - Tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99	595,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	106 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria	1.315,000		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	107 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Corridoio Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	16.676,836		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	108 SISTEMI FERROVIARI - Corridoio ferroviario Bari-Foggia-Caserta-Roma	550,000		
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	109 SISTEMI FERROVIARI - Atti Aggiuntivi alle IGQ (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	2.100,000		Nuova opera
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	110 SISTEMI FERROVIARI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	730,000		Nuova opera
09 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	111 SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	737,010		Nuova opera
<b>Totale</b>		<b>49.505,420</b>	<b>25</b>	1 nuova opera di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013; 3 nuove opere dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; 3 nuove opere nate dalla divisione di due opere
10 Sistemi urbani	112 Programma Grandi Stazioni	685,935		
10 Sistemi urbani	113 Rete metropolitana dell'area milanese	4.114,632		
10 Sistemi urbani	114 Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	283,197		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
10 Sistemi urbani	115 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.	336,568		
10 Sistemi urbani	116 Opere necessarie all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa	522,000		Acquisizione dell'opera sulla base di quanto indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013. In precedenza tale opera era classificata tra gli interventi dell'opera "SISTEMI FERROVIARI - Accessibilità ferroviaria Malpensa"
10 Sistemi urbani	117 Torino: nodo ferroviario	954,000		
10 Sistemi urbani	118 Torino metropolitana (Linea 1 tratte 3, 4 e 6)	1.014,552		
10 Sistemi urbani	119 Monza metropolitana	2.046,621		
10 Sistemi urbani	120 Brescia Metropolitana	655,823		
10 Sistemi urbani	121 Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	250,300		
10 Sistemi urbani	122 Aeroporto di Vicenza	16,500		Nuova opera
10 Sistemi urbani	123 Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale	12,000		Nuova opera
10 Sistemi urbani	124 Metropolitana lagunare di Venezia	377,000		
10 Sistemi urbani	125 Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia	50,000		Nuova opera
10 Sistemi urbani	126 Nodo di Trieste - Penetrazione grande viabilità nord: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla grande	1.467,550		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
	viabilità triestina			
10 Sistemi urbani	127 Sistema metropolitano di Bologna – Metrotramvia di Bologna	868,835		
10 Sistemi urbani	128 Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna)	584,000		
10 Sistemi urbani	129 Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)	218,853		
10 Sistemi urbani	130 Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana di Genova	325,808		
10 Sistemi urbani	131 Nodo stradale e autostradale di Genova	3.901,077		
10 Sistemi urbani	132 Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3)	640,420		
10 Sistemi urbani	133 Roma: nodo ferroviario (nodo urbano di Roma)	1.392,000		
10 Sistemi urbani	134 Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	150,000		
10 Sistemi urbani	135 Roma: linee D e C metropolitana, GRA	7.075,494		
10 Sistemi urbani	136 Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale	245,000		
10 Sistemi urbani	137 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	9.140,000		
10 Sistemi urbani	138 Tangenziale di Napoli collegamento costiero	153,980		Nuova opera
10 Sistemi urbani	139 Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli	206,583		
10 Sistemi urbani	140 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)	243,000		
10 Sistemi urbani	141 Bari nodo ferroviario e metropolitana	674,715		
10 Sistemi urbani	142 Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari	94,982		Nuova opera
10 Sistemi urbani	143 Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana	95,600		
10 Sistemi urbani	144 Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina	600,000		
10 Sistemi urbani	145 Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	1.550,750		
10 Sistemi urbani	146 Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania	1.171,356		
10 Sistemi urbani	147 Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo	408,500		Nuova opera
10 Sistemi urbani	148 Edifici Sede dei Carabinieri in Parma	5,500		Nuova opera
10 Sistemi urbani	149 Nodo di Ivrea	111,587		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
10 Sistemi urbani	150 Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze)	105,000		
10 Sistemi urbani	151 SISTEMI URBANI - Atti Aggiuntivi alle IGQ -DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti	120,000		Nuova opera
10 Sistemi urbani	152 SISTEMI URBANI - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti	390,000		Nuova opera
<b>Totale</b>		<b>43.259,718</b>	<b>41</b>	7 nuove opere di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013; 2 nuove opere dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti; acquisizione dell'opera "tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa" sulla base di quanto indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013
11 Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	153 Corridoi stradali	1.942,528		
11 Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	154 Hub portuali e interportuali - Sistema di piattaforme per lo sviluppo organico della rete di Autostrade del mare	1.743,774		
11 Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	155 SS 597/199 Sassari - Olbia - Richieste Aggiuntive Regioni (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Sardegna)	632,000		Nuova opera

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
	<b>Totale</b>	<b>4.318,302</b>	<b>3</b>	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
12 Hub portuali	156 Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	727,300		
12 Hub portuali	157 Allacci plurimodali e potenziamento del Porto di Civitavecchia	469,652		
12 Hub portuali	158 Piastra portuale di Taranto	156,149		
12 Hub portuali	Allacciamenti plurimodali e adeguamenti delle Piastre logistiche dei porti di Genova, Savona, La Spezia	935,721		
12 Hub portuali	160 Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste	560,000		
12 Hub portuali	Hub portuali Na-Sa - adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nei porti di Napoli e di Salerno	263,930		
12 Hub portuali	162 Piastra portuale di Catania	0,000		
12 Hub portuali	163 Piastra portuale di Palermo: realizzazione strada di collegamento del porto con la circonvallazione	55,260		
12 Hub portuali	164 Piastra portuale di Messina: collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e il porto (c.d. via del Mare)	0,000		
12 Hub portuali	165 Piastra portuale di Trapani	0,000		
12 Hub portuali	166 Allacci plurimodali porto di Venezia	40,000		
12 Hub portuali	167 Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco	41,700		
12 Hub portuali	168 Hub portuali - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti	346,500		Nuova opera
	<b>Totale</b>	<b>3.596,212</b>	<b>13</b>	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
13 Hub interportuali	169 Centro intermodale del Tevere: Spostamento scalo merci Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto	90,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
13 Hub interportuali	170 Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali	131,682		
13 Hub interportuali	171 Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni	202,551		
13 Hub interportuali	172 Hub interportuali area romana	540,183		
13 Hub interportuali	173 Opere complementari del centro intermodale di Segrate - (1 lotto, 2° stralcio)	196,300		
13 Hub interportuali	174 Infrastrutture di allaccio interporto Jesi - II° E III° lotto	87,800		
13 Hub interportuali	175 Centro merci di Novara	469,758		
	Allacci plurimodali sistema interportuale area brindisina: realizzazione opere ferroviarie e stradali per il raccordo dell'area Distripark alla rete esistente (Anas, RFI, Sisri), realizzazione della piattaforma intermodale, viabilità secondaria	88,975		
13 Hub interportuali	176			
13 Hub interportuali	177 Interporto di Catania	113,620		
13 Hub interportuali	178 Interporto di Termini Imerese	89,863		
13 Hub interportuali	179 Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce	26,080		
13 Hub interportuali	180 Piastra logistica umbra	97,040		
13 Hub interportuali	181 Nuova conca di accesso al porto di Cremona	0,000		
13 Hub interportuali	182 Interporto di Trento	0,000		
	Hub interportuali - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti	145,000		Nuova opera
13 Hub interportuali	183			1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
	<b>Totale</b>	<b>2.278,852</b>	<b>15</b>	
14 Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	184 Hub aeroportuale sistema Veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona)	455,852		
14 Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	185 Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma	0,000		
14 Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	186 Completamento impianto aeroportuale di Catania	0,000		
14 Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	187 Hub aeroportuali Palermo Aeroporto	1.085,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali 188 Adeguamento degli allacci ed il potenziamento dell'aeroporto dell'Abruzzo	9,850		
14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali 189 Sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno	0,000		
14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali 190 Hub aeroportuali - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti	6,500		Nuova opera
	<b>Totale</b>	<b>1.557,202</b>	<b>7</b>	1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
15	Schemi idrici 191 MOL - Acquedotto Molisano Centrale	83,270		
15	Schemi idrici 192 MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invasate dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro	25,820		
15	Schemi idrici 193 MOL - Acquedotto Molisano Destro	28,474		
15	Schemi idrici 194 MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento	75,000		
15	Schemi idrici 195 MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro	0,000		
15	Schemi idrici 196 ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara	5,170		
15	Schemi idrici 197 ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	87,108		
15	Schemi idrici 198 ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano	0,000		
15	Schemi idrici 199 ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento	29,343		
15	Schemi idrici 200 ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti	0,000		
15	Schemi idrici 201 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		
15	Schemi idrici 202 ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano	92,960		
15	Schemi idrici 203 ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino	99,500		
15	Schemi idrici 204 CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano	188,530		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
15 Schemi idrici	205 CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano	387,430		
15 Schemi idrici	206 CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno	45,050		
15 Schemi idrici	207 CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno	61,750		
15 Schemi idrici	208 CAM - Completamento acquedotto Salernitano	210,000		
15 Schemi idrici	209 CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli	197,290		
15 Schemi idrici	210 CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele	172,073		
15 Schemi idrici	211 BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G	85,700		
15 Schemi idrici	212 BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (progetto BAS 3)	56,847		
15 Schemi idrici	213 BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto	101,770		
15 Schemi idrici	214 BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino	213,000		
15 Schemi idrici	215 BAS - Riutilizzo delle acque basse jonico - lucane	48,000		
15 Schemi idrici	216 BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	18,317		
15 Schemi idrici	217 BAS - Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T	65,000		
15 Schemi idrici	218 BAS - Adduttore Camastra Val Basento	50,000		
15 Schemi idrici	219 BAS - Completamento dello schema irriguo delle aree del Medio Agri - 1° lotto funzionale	10,000		
15 Schemi idrici	220 BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita	45,300		
15 Schemi idrici	221 BAS - Razionalizzazione, ottimizzazione e completamento impianti irrigui con recupero efficienza e risparmio idrico	1,000		
15 Schemi idrici	222 BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre	37,700		
15 Schemi idrici	223 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	25,275		
15 Schemi idrici	224 BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico	29,843		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
15 Schemi idrici	225 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	21,566		
15 Schemi idrici	226 PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto	76,700		
15 Schemi idrici	227 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		
15 Schemi idrici	228 PUG - Potenziamento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni	73,000		
15 Schemi idrici	229 PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano 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	0,000		
15 Schemi idrici	230 PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	214,000		
15 Schemi idrici	231 PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino)	20,000		
15 Schemi idrici	232 PUG - Accumulo di risorsa idrica per 16 M.mc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto	24,300		
15 Schemi idrici	233 CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro	103,000		
15 Schemi idrici	234 CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco	55,780		
15 Schemi idrici	235 CAL - Galleria di derivazione e opera di presa della diga sul torrente Menta	82,633		
15 Schemi idrici	236 CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta	10,846		
15 Schemi idrici	237 CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano	100,866		
15 Schemi idrici	238 SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio	87,800		
15 Schemi idrici	239 SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	52,330		
15 Schemi idrici	240 SIC - Acquedotto Montescuro Ovest	67,150		
15 Schemi idrici	241 SIC - Potabilizzazione invaso Garcia	86,200		
15 Schemi idrici	242 SIC - Completamento invaso Blufi	5,170		
15 Schemi idrici	243 SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse	98,680		
15 Schemi idrici	244 SIC - Potenziamento acquedotti siciliani Centro-Orientale	25,000		
15 Schemi idrici	245 SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia - Coghinas	67,000		
15 Schemi idrici	246	0,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
15 Schemi idrici	247 SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia	0,000		
15 Schemi idrici	248 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	73,790		
15 Schemi idrici	249 SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Monte Lerno - Tirso	0,000		
15 Schemi idrici	250 SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Coghinas - Monte Lerno	0,000		
15 Schemi idrici	251 SAR - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento	100,220		
15 Schemi idrici	252 SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu	120,000		
15 Schemi idrici	253 SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Scheda n. 39 PRGA – Secondo e terzo lotto	80,196		
15 Schemi idrici	254 SAR - Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla	0,160		
15 Schemi idrici	255 Schemi idrici - Opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XVI (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)	1.454,130		Nuova opera 1 nuova opera dalla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti
<b>Totale</b>		<b>5.817,453</b>	<b>65</b>	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	256 Variante sul metanodotto di importazione dall'Algeria - Variante tr. 9 S. Vincenzo C. - Tarsia	0,000	1	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	257 Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Tarvisio - Malborghetto, Malborghetto - Bordano, Bordano - Flaibano	0,000	2	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	258 Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Istrana - Camisano	0,000	3	

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
16 Piano degli interventi del comparto energetico	259 Metanodotto importazione Libia - tratto offshore entro 12 miglia, e tratto Gela - Enna	0,000	4	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	260 Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli - Parma	0,000	5	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	261 Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere - Minerbio	0,000	6	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	262 Completamento rete interregionale - Metanodotto Bernalda - Palagiano	0,000	7	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	263 Collegamento di un giacimento alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Gagliano - Sparacollo	0,000	8	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	264 Collegamento di uno stoccaggio alla Rete Nazionale Gasdotti - Allacciamento del giacimento di Collalto	0,000	9	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	265 Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Bologna-Milano	0,000	10	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	266 Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Milano-Torino	0,000	11	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	267 Terminali di rigassificazione - Offshore Adriatico	0,000	12	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	268 Terminali di rigassificazione - Taranto	0,000	13	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	269 Nuovo Terminale di importazione di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Brindisi	0,000	14	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	270 Terminali di rigassificazione - Vado Ligure	0,000	15	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	271 Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sottterraneo - Collalto	0,000	16	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	272 Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sottterraneo - Alfonsine	0,000	17	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	273 Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sottterraneo - Bordolano	0,000	18	

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
16 Piano degli interventi del comparto energetico	274 Giacimenti di idrocarburi - Inseadimento produttivo di Tempa Rossa	877,000	19	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	275 Giacimenti di idrocarburi - Miglianico	0,000	20	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	276 Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico	0,000	21	
16 Piano degli interventi del comparto energetico	277 Programma pilota di impianti di termovalorizzazione	0,000	22	
<b>Totale</b>		<b>877,000</b>	<b>22</b>	Nessuna variazione
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	278 Linea a 380 Kv "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera	67,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	279 Elettrodotto a 380 kv in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho	40,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	280 Elettrodotto a 380 kv Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)	19,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	281 Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna- Penisola Italiana)	750,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	282 Stazione elettrica 380/220/150 KV di Striano - Nuova stazione 380/220/150 kV nell'area pedemontana a est del Vesuvio	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	283 Elettrodotti 380 KV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse	90,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	284 Tratto italiano della linea 380 kV Cordignano -Lienz (Austria)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	285 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	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	286 Linea 380 kV La Spezia-Acciaiole (LI): gli interventi previsti sulla linea esistente consentiranno di rimuovere le attuali limitazioni all'esercizio	0,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	287 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.	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	288 Linea 380 kV Rizziconi (RC) -Laino (CS): farà aumentare l'affidabilità della rete di trasmissione in Calabria e gli scambi Sicilia-Continente	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	289 Stazione di trasformazione 380/130 kV di Montecchio (VI)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	290 Stazione di trasformazione 380/130 kV in provincia di Treviso (Vedelago)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	291 Stazione di trasformazione 380/130 kV di Carpi (MO)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	292 Stazione di trasformazione 380/220 kV di Santa Barbara (AR) (4)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	293 Stazione di trasformazione 380/130 kV di Casellina (F1) (4)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	294 Stazione di trasformazione 380/130 kV di Abbadia (MC)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	295 Stazione di trasformazione 380/130 kV di Villavalle (TN)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	296 Stazione di trasformazione 380/220/150 kV di Striano (NA)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	297 Stazione di trasformazione 380/150 kV di Feroletto (CZ)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	298 Stazione di trasformazione 220/130 kV di Pietrafitta (PG)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	299 Raccordi alla stazione di trasformazione 380/220/150 Kv di Laino (CS)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	300 Raccordi 150 kV alla stazione di trasformazione 380/150 kV di Paternò(5) (CT)	0,000		
17 Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale	301 Raccordi 220 kV alla stazione di trasformazione 220/150 kV di Villasor (CA)	0,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale 302 Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kv Sorgente Rizziconi	0,000		Nuova opera
17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale 303 Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kv Foggia Benevento	0,000		Nuova opera
17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale 304 Collegamento tra Padova e Venezia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Dolo Camin Fusina	0,000		Nuova opera
17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale 305 Nuovo elettrodotto a 380 kv Lodi-Pavia "Chignolo Po-Maleo"	0,000		Nuova opera
17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale 306 Collegamento tra Udine e Gorizia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia	0,000		Nuova opera
17	Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale 307 Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella	0,000		Nuova opera
<b>Totale</b>		<b>966,000</b>	<b>30</b>	Nuova macro opera nata dalla divisione della macro opera "Piano degli interventi del comparto energetico" sulla base di quanto indicato nella Tabella 14 del DPEF 2010-2013; 6 nuove opere di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013
18	Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni 308 Interventi nel comparto delle telecomunicazioni	0,000		
<b>Totale</b>		<b>0,000</b>	<b>1</b>	Nessuna variazione
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 309 Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro	0,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	310 Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	311 Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	312 Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	313 Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	314 Ministero dell'Interno – Caserma Ferdinando di Savoia	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	315 P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	316 Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	317 Ministero Politiche Agricole	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	318 Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	319 Camera dei Deputati – Complesso del Seminario	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	320 Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	321 Palazzo Venezia	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	322 Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	323 Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo	0,000		
19 Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	324 Museo Storico delle Comunicazioni	0,000		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 325 Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto	0,000		
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 326 Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto	0,000		
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 327 Senato della Repubblica – Complesso della Minerva	0,000		
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 328 Camera dei Deputati – Vicolo Valdina	0,000		
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 329 Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio	0,000		
19	Programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali 330 Ministero Beni Culturali – Collegio Romano	0,000		
<b>Totale</b>		<b>322,260</b>	<b>22</b>	Acquisizione di tutti gli interventi del programma di mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali di cui alle delibere CIPE 109/2004 e 102/2006
20	Piano straordinario per l'edilizia scolastica 331 1° programma stralcio	193,884		
20	Piano straordinario per l'edilizia scolastica 332 2° programma stralcio	295,199		
<b>Totale</b>		<b>489,083</b>	<b>2</b>	Nessuna variazione
21	Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza 333 Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma	26,923		Nuova opera
21	Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza 334 Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009	226,421		Nuova opera

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
21 Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza	335 Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare	746,656		Nuova opera
				Nuova macro opera di cui alla Tabella 14 del DPEF 2010-2013; acquisizione degli interventi deliberati dal CIPE al 30 Aprile 2010
	<b>Totale</b>	<b>1.000,000</b>	<b>3</b>	
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	336 Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta	86,132		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	337 Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali	85,966		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	338 Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis	57,203		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	339 Nuovo istituto penitenziario di Oristano	48,664		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	340 Nuovo istituto penitenziario di Forlì	59,253		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	341 Nuovo istituto penitenziario di Rovigo	52,050		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	342 Nuovo istituto penitenziario di Savona	62,000		Nuova opera
22 Piano per l'edilizia penitenziaria	343 Nuovo istituto penitenziario di Reggio Calabria in località Arghillà	52,000		Nuova opera
				Nuova macro opera di cui alla Tabella 14 del DPEF 2010-2013; acquisizione di tutti gli interventi del Piano per l'edilizia penitenziaria di cui alla delibera CIPE 58/2009
	<b>Totale</b>	<b>503,268</b>	<b>8</b>	
23 150° anniversario dell'Unità d'Italia	344 Roma - Centro delle scienze e delle tecnologie	43,726		
23 150° anniversario dell'Unità d'Italia	345 Firenze - Parco della musica	106,580		

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni	
23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	346	Venezia - Palazzo del cinema	79,560	
23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	347	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria	35,000	Nuova opera
<b>Totale</b>				<b>264,866</b>	<b>4</b>
24	Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette	348	Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette (Del. CIPE 3/2005 Integrazione 1° programma delle opere strategiche)	0,000	Nuova opera
<b>Totale</b>				<b>0,000</b>	<b>1</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>				<b>358.092,454</b>	<b>348</b>
Opere/interventi presenti nel rapporto 2009 (1)				339.234,688	299
Nuovi inserimenti di cui alla Tabella 14 DPEF 2010-2013 (2)				7.004,526	28
Nuovi inserimenti di cui alla Scheda Regioni Intese Generali quadro e gli aggiornamenti				11.853,240	21

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su fonti varie

(1) inclusi i nuovi interventi compresi nell'opera **18** "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. "

(2) esclusi i nuovi interventi compresi nell'opera **18** "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. "

Macro opera	Opera	Costo opere	Numero opere	Variazioni
-------------	-------	-------------	--------------	------------

**LEGENDA - Cromatica**

-  Nuovi inserimenti (\*\*\*) Nuovi inserimenti: opere previste dalla Manovra triennale approvata con delibera CIPE del 26 Giugno 2009 n. 51)
-  Nuovi inserimenti (DPEF 2010-2013- "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti)
-  Variazioni
-  Procedimenti interrotti



## NOTA METODOLOGICA <sup>10</sup>

**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.SE., 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.

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

---

<sup>10</sup> La Nota metodologica riguarda i 4 Rapporti precedenti. Per il presente Rapporto si rinvia al Capitolo secondo, paragrafo 2.1.

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 già 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 oggi 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 riguarda, 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 conta 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.