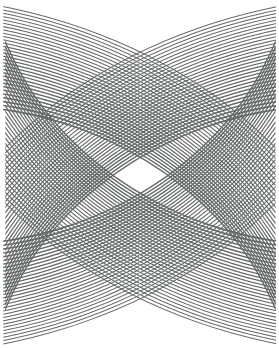
XVII LEGISLATURA

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie



Lo stato di attuazione del Programma

10° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione

n. 234 PARTE SECONDA - MAGGIO 2016

XVII LEGISLATURA

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie

Lo stato di attuazione del Programma

10° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione

n. 234 PARTE SECONDA - MAGGIO 2016

Documentazione e ricerche:
Le infrastrutture strategiche - Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie" – 10° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici:
- Nota di sintesi e focus tematici, n. 234 Parte prima, maggio 2016;
- Lo stato di attuazione del Programma, n. 234 Parte seconda, maggio 2016.

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 29 luglio 2015, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata 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.
I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio responsabile:
Servizio Studi
Dipartimento Ambiente
066760-9253
st_ambiente@camera.it
CD_ambiente

INDICE

CAPITOLO PRIMO Evoluzione del Programma e scenari di riferimento **1**

- 1.1. Premessa 1
- 1.2. La programmazione delle infrastrutture strategiche 2001-2015 4
- 1.3. Opere deliberate dal CIPE 9
- 1.4. Il PIS 2015 come ricostruito nel 10° Rapporto 13

CAPITOLO SECONDO Il programma delle infrastrutture strategiche 2015 **15**

- 2.1. Premessa 15
- 2.2. Costi, disponibilità e fabbisogni 15
- 2.3. Lo stato di avanzamento 18
- 2.4. La tipologia di opere 22
- 2.5. La distribuzione territoriale 24
- 2.6. Il programma a livello regionale 27

CAPITOLO TERZO Le opere prioritarie **41**

- 3.1. Premessa 41
- 3.2. Costi, disponibilità e fabbisogni 49
- 3.3. Lo stato di avanzamento 52
- 3.4. La tipologia di opere 56
- 3.5. La distribuzione territoriale 61

CAPITOLO QUARTO Le opere non prioritarie deliberate dal CIPE **65**

- 4.1. Premessa 65
- 4.2. Costi, disponibilità e fabbisogni 65
- 4.3. Lo stato di avanzamento 69
- 4.4. La tipologia di opere 71
- 4.5. La distribuzione territoriale 76

CAPITOLO QUINTO Le altre opere non prioritarie **85**
- 5.1. Premessa 85
- 5.2. Costi, disponibilità e fabbisogni 85
- 5.3. Lo stato di avanzamento 88
- 5.4. La tipologia di opere 90
- 5.5. La distribuzione territoriale 93

CAPITOLO SESTO Il mercato delle opere pubbliche **101**
- 6.1. Introduzione 101
- 6.2. 2014-2015: la nuova stagione delle opere pubbliche 103

NOTA METODOLOGICA **121**

ALLEGATI

OPERE PRIORITARIE E SISTEMI LOCALI: UN APPROFONDIMENTO SOCIO ECONOMICO **131**
- 1. L'analisi di dettaglio 131
- 2. La metodologia utilizzata 199

CAPITOLO PRIMO
EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA E SCENARI DI RIFERIMENTO

1.1. Premessa

La necessità di recepire nell'ordinamento interno le direttive europee del 2014 sugli appalti pubblici e sull'aggiudicazione delle concessioni ha avviato un complessivo processo di ridefinizione del quadro regolatorio, che è sfociato dapprima nella legge n. 11 del 2016, recante proprio due deleghe al Governo finalizzate sia all'adeguamento della normativa nazionale a quella europea sia a un riordino della disciplina sui contratti pubblici, e successivamente nel decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, volto ad attuare le due deleghe in un unico provvedimento.

Il processo di ridefinizione delle regole è in piena evoluzione considerato che, nei prossimi mesi, dovranno essere adottati i provvedimenti di attuazione del nuovo Codice e che potrebbero rendersi necessarie ulteriori disposizioni integrative e correttive nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi e della procedura fissati nella legge delega.

La fase di profondo cambiamento negli appalti pubblici e nelle concessioni investe anche la definizione delle strategie infrastrutturali e la realizzazione delle opere pubbliche. Con l'entrata in vigore del nuovo Codice, infatti, è stata abrogata la cd. "legge obiettivo" e con essa la disciplina speciale con cui sono state programmate, progettate e realizzate le infrastrutture strategiche dal 2001.

Una specifica sezione del decreto legislativo n. 50 del 2016 è dedicata agli strumenti di pianificazione, nonché al finanziamento e alla riprogrammazione delle risorse da destinare alle infrastrutture e agli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, che dovranno essere individuati nell'ambito della nuova programmazione. Tali interventi, secondo quanto prevede il nuovo Codice, saranno inseriti nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP), la cui

adozione è prevista entro un anno dall'entrata in vigore del decreto legislativo n. 50.

Nella prospettiva della nuova programmazione, si procederà a una ricognizione di tutti gli interventi inclusi negli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti alla data del 19 aprile 2016, allo scopo di procedere a una revisione dei progetti (*project review*) e a una valutazione finalizzata alla selezione delle infrastrutture prioritarie.

Fino all'approvazione del primo DPP, secondo quanto prevede il nuovo codice (articolo 201, comma 9), valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del codice stesso o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto coni competenti organi dell'Unione europea.

In considerazione della transizione in atto dalla vecchia alla nuova programmazione, il Rapporto di quest'anno, in continuità con le precedenti edizioni, analizza gli esiti del monitoraggio sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) con dati ed elementi di informazione aggiornati al 31 marzo 2016.

Nello scenario della programmazione delle infrastrutture strategiche, quest'anno, meritano una particolare attenzione le venticinque opere prioritarie, che sono state elencate nell'allegato al Documento di economia e finanza 2015 e che sono state recentemente confermate nel Documento di economia e finanza 2016, in quanto configurano una prima selezione delle opere che, sulla base delle indicazioni di tale documento, dovrebbero confluire nella nuova programmazione.

A differenza degli altri anni, pertanto, l'analisi sullo stato di attuazione del Programma si articolerà in due livelli: un primo livello delle opere prioritarie, che assume una centrale rilevanza alla luce di quanto detto sopra, e un secondo livello rappresentato dalle altre opere non prioritarie. L'analisi di tale secondo livello continua a rivestire interesse per la presenza di opere deliberate dal CIPE e di interventi in corso, anche tenuto conto dell'attenzione che la nuova disciplina riserva agli interventi con obbligazioni giuridicamente

vincolanti, ossia agli interventi in relazione ai quali sià già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera.

Alla luce della nuova articolazione dello scenario della programmazione, come ricostruito nel 10° monitoraggio, gli approfondimenti sulle opere deliberate dal CIPE, che nelle altre edizioni sono stati raggruppati in un unico paragrafo, sono quest'anno riferiti ai due livelli di opere prioritarie e non. Circa la metà del costo delle opere deliberate dal CIPE è, peraltro, pertinente a opere prioritarie.

L'analisi sulle opere non prioritarie ha ad oggetto l'elenco degli interventi ricompresi nell'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013 considerato che è questo l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità di quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture srategiche. Su tale Allegato, infatti, lo si ricorda, è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata ed è stata approvata la delibera del CIPE n. 26 del 2014.

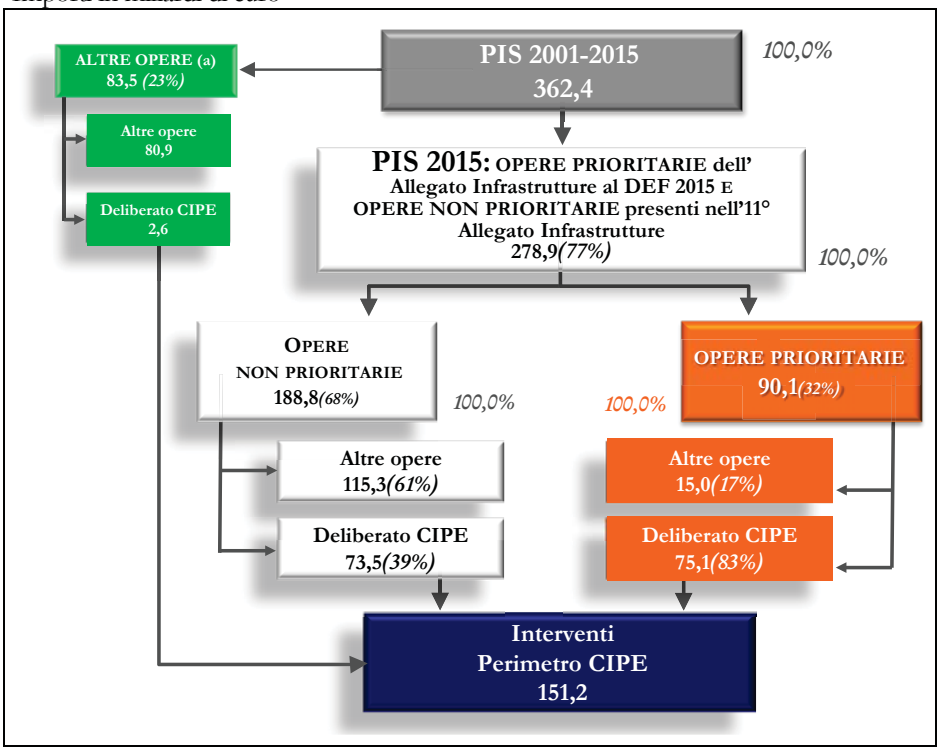
Si ricorda, peraltro, che, nell'allegato al DEF 2015 di aprile e nell'aggiornamento di novembre, si precisava che "con riferimento alle altre opere contenute nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'XI Allegato infrastrutture" si sarebbe provveduto, "a valle di un approfondito confronto con le Regioni, al previsto aggiornamento sullo stato di avanzamento". Talune regioni hanno assunto deliberazioni volte alla segnalazione di interventi infrastrutturali di rilevanza regionale da inserire nella nuova programmazione.

Prima di passare all'analisi delle opere prioritarie e di quelle non prioritarie, nel presente capitolo si dà conto della programmazione storica nel periodo 2001-2015 che, in continuità con le precedenti edizioni, rappresenta l'intera base dei dati oggetto di monitoraggio. L'ingresso di nuove opere e la fuoriuscita degli interventi nel passaggio tra i vari documenti programmatici ha, infatti, determinato nel corso degli anni l'opportunità di costruire un quadro di riferimento che tenesse conto di tutte le opere inserite nella programmazione infrastrutturale strategica, anche di quelle non confermate.

1.2. La programmazione delle infrastrutture strategiche 2001-2015

Il quadro di riferimento, che comprende le opere oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2015, come ricostruito con il 10° Rapporto, prende in considerazione 418 infrastrutture, il cui costo presunto, aggiornato al 31 marzo 2016, ammonta a 362 miliardi 413 milioni di euro.

Schema 1.1. - LA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE 2001-2015 - Quadro di riferimento dei costi (a) al 31 marzo 2016 - Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

(a) Costi delle opere come ricostruiti nel 10° Rapporto. Tali valori non sono confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001, 130/2006, 136/2012 (delibera di approvazione del 10° Allegato infrastrutture al DEF 2012), 26/2014 (delibera di approvazione dell'11° Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del DEF 2013) e nei documenti di programmazione economica e finanziaria degli anni 2002-2015, in quanto nei singoli documenti non sono compresi tutti i progetti e i costi del Programma delle Infrastrutture Strategiche come ricostruito nei dieci monitoraggi.

Per l'aggiornamento dello stato di attuazione procedurale, finanziario e fisico delle infrastrutture strategiche programmate tra dicembre 2001 e dicembre 2015, si è proceduto, dal punto di vista metodologico[1], prendendo quale riferimento le infrastrutture monitorate con il 9° Rapporto, riportate nell'elenco pubblicato nella sezione "opere" del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) - consultabile nel sito internet della Camera dei deputati - aggiornato al 31 dicembre 2014.

Tale elenco è stato, quindi, modificato e aggiornato con le informazioni contenute: nell'allegato 3 all'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 di aprile e di novembre 2015; nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi[2]; nelle ordinanze del Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina; nelle audizioni presso la Commissione VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati e presso la 8ª Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato; nelle deliberazioni regionali. Si è altresì proceduto ad un confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e con il CIPE, nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti, anche attraverso i siti web istituzionali, di ANAS, RFI, regioni, province, comuni, aziende speciali.

E' inoltre proseguita la collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) e aggiornate al 31 marzo 2016.

Rispetto al 9° Rapporto (che recava dati aggiornati a dicembre 2014), escludendo i procedimenti interrotti e a parità di numero di infrastrutture, il costo complessivo del Programma si è ridotto di 21.445 Meuro (-5,6%) a seguito, principalmente, della revisione dei

---

[1] Per ulteriori informazioni sulla metodologia adottata nei Rapporti precedenti si rimanda alla Nota metodologica allegata.

[2] 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", le leggi finanziarie, le delibere Cipe di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS e i documenti di programmazione economica e finanziaria) che vengono citate nelle diverse parti della scheda.

progetti esistenti di alcune infrastrutture stradali del Mezzogiorno (Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica e SS 131 Cagliari-Sassari).

Tabella 1.1. – LA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE 2001-2015 - Numero e costi delle infrastrutture strategiche - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente e rispetto al 2004 - Importi in Meuro

Monitoraggio	*N. Infrastrutture (a)*	*Costi (b)*				
		Valori assoluti	*Variazioni assolute su anno precedente*	*Variazioni % anno precedente*	*Variazioni assolute 2004*	*Variazioni % 2004*
30 aprile 2004	228	233.385	-	-	-	-
30 aprile 2005	238	263.108	29.723	12,7%	29.723	12,7%
30 aprile 2007	244	304.909	41.801	15,9%	71.524	30,6%
30 aprile 2009	274	314.232	9.323	3,1%	80.847	34,6%
30 aprile 2010	347	347.288	33.056	10,5%	113.903	48,8%
30 aprile 2010 (c)	345	346.957	-331	-0,1%	113.572	48,7%
30 aprile 2011	390	363.440	16.483	4,8%	130.055	55,7%
30 aprile 2011(c)	388	363.110	-330	-0,1%	129.725	55,6%
30 settembre 2012	393	375.930	12.820	3,5%	142.545	61,1%
30 settembre 2012 (d)	390	374.810	-1.120	-0,3%	141.425	60,6%
31 ottobre 2013	408	383.837	9.027	2,4%	150.452	64,5%
31 ottobre 2013 (e)	403	375.287	-8550	-2,2%	141.902	60,8%
31 dicembre 2014 (e)	418	383.857	8.570	2,3%	150.472	64,5%
31 dicembre 2015 (e)	**418**	**362.413**	**-21.445**	**-5,6%**	**129.028**	**55,3%**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

(a) Per infrastruttura si intende il livello di intervento più alto, dopo la macro opera, rispetto alla struttura del Programma di cui alla delibera CIPE 121/2001, come aggiornata con la delibera 130/2006, i DPEF 2009-2013 (6° Allegato) e 2010-2013 (7° Allegato), la DFP 2011-2013 (8° Allegato), i DEF 2011, 2012, 2013 e 2014 e le relative Note di aggiornamento (9°, 10°, 11° e 12° Allegato). Con l'aggiornamento di marzo 2016 il numero delle infrastrutture si riduce di una unità, rispetto al 9° Rapporto, a seguito del cambio di livello, da infrastruttura a intervento, e corridoio, da Decreto legge 133/2014 a Corridoi Trasversale e Dorsale Appenninica, dell'opera "SS Val di Sangro Asse viario Gamberale-Civitaluparella in Abruzzo".

(b) Vedi nota (a) Schema 1.1.

(c) Dati al netto dei seguenti procedimenti interrotti: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma – scheda 147; nuova conca di accesso al porto di Cremona - scheda 145.

(d) Dati al netto dei seguenti procedimenti interrotti: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma – scheda 147; nuova conca di accesso al porto di Cremona - scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale – scheda 101; messa in sicurezza della Scuola europea di Varese – scheda 187.

(e) Dati al netto dei seguenti procedimenti interrotti (5 infrastrutture e due interventi): sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma – scheda 147; nuova conca di accesso al porto di Cremona – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale – scheda 101; messa in sicurezza della Scuola europea di Varese – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina - scheda 65; Galleria sicurezza Gran Sasso; linea ferroviaria Aosta - Martigny.

Dei 362,4 miliardi 278,9 miliardi sono relativi a opere presenti nell'allegato 3, Opere prioritarie del Programma delle Infrastrutture Strategiche, all'Allegato Infrastrutture al DEF 2015, aggiornato in data 13 novembre 2015, e nella tabella 0, Programma delle infrastrutture Strategiche, dell'11° Allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento del DEF 2013, approvato dal CIPE con delibera 26/2014.

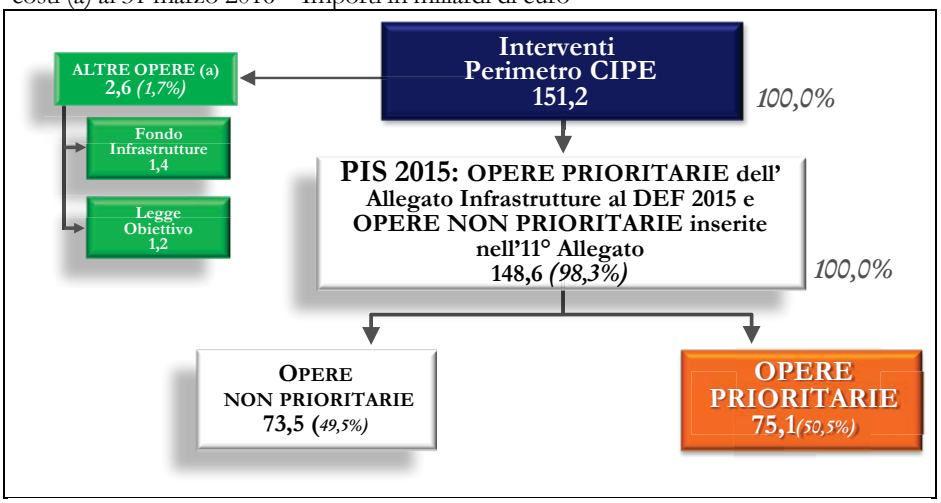
I restanti 83,5 miliardi sono riferiti a opere escluse da tale perimetro e non presenti nei documenti programmatici trasmessi dal Governo nel corso degli ultimi anni, ma che continuano ad essere oggetto di monitoraggio in quanto consentono di fornire un quadro completo rispetto alla programmazione storica delle infrastrutture strategiche. Tra le altre opere non prioritarie e non presenti nell'11° allegato vi sono due voci, dell'ammontare complessivo di circa 2,6 miliardi, che riguardano interventi deliberati dal CIPE. La prima riguarda tre opere, dell'importo complessivo di 1,2 miliardi, esclusi dal perimetro CIPE dell'11°Allegato ma presenti nei precedenti (adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici della tratta Piscinola-Aversa Centro della rete metropolitana campana, Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici di cui all'articolo 3, comma 91, della legge 350/2003 Finanziaria 2004, Piano per l'edilizia penitenziaria). La seconda coinvolge invece dieci opere, dell'ammontare di 1,4 miliardi, riportate nel 7° Allegato infrastrutture, tabella "Delibera CIPE 51/2009" (Legge n. 443/2001 - Interventi Fondo Infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009), esaminate dal CIPE ma non riportate nei successivi Allegati infrastrutture; quattordici opere, dell'ammontare di circa 1,9 miliardi, entrate a far parte del PIS con il 12° Allegato infrastrutture; altre opere, del costo di circa 79 miliardi, facenti parte del PIS come ricostruito nel 10° Rapporto, non presenti nell'11° Allegato e non prioritarie, ma presenti negli allegati 1, 2, 3 e 4 alla delibera 121/2001 e successive modificazioni, negli allegati infrastrutture antecedenti l'11°, nelle Intese Generali Quadro e negli atti aggiuntivi sottoscritti prima del 7° Allegato infrastrutture. Tra gli interventi

che rientrano in questo ultimo gruppo si citano a titolo esemplificativo: le tratte ferroviarie AV/AC oggi in esercizio, Torino-Milano, Milano-Bologna e Bologna-Firenze, o in progettazione, linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria, tratte Variante Ogliastro-Sapri e Sapri-Reggio Calabria, inserite tra le opere della Tabella A "portafoglio investimenti in corso e programmatici", A 04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità del Contratto di programma RFI 2012-2016.

1.3. Opere deliberate dal CIPE

Rispetto al costo totale delle infrastrutture strategiche programmate tra il 2001 e il 2015, il 42%, 151,2 miliardi, è relativo al costo degli interventi del perimetro CIPE, ovvero delle opere deliberate dal CIPE al 31 marzo 2016. Tale percentuale era del 40% (153,2 miliardi su 383,9) nel 2014.

Schema 1.2. – LA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE 2001-2015 - Opere deliberate dal CIPE - Quadro di riferimento dei costi (a) al 31 marzo 2016 – Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Vedi nota (a) Schema 1.1.

L'attività del CIPE, tra gennaio 2015 e marzo 2016, ha riguardato prevalentemente l'approvazione di progetti, di cui tre relativi a nuove opere del perimetro CIPE rispetto al 9° Rapporto, l'assegnazione di risorse e la reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio.

Nello specifico le opere esaminate dal CIPE sono state le seguenti in corrispondenza delle quali viene citata la relativa scheda presente nel sistema SILOS:

- scheda 2 - Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione (approvazione del progetto defintivo, con prescrizioni, della sezione internazionale, parte comune italo francese, sezione transfrontaliera);
- scheda 3 - Galleria di base del Brennero (assegnazione delle risorse e autorizzazione del 3° lotto costruttivo);
- scheda 10 - Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato (reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e approvazione ex novo, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, del progetto definitivo, comprensivo del "progetto di sistemazione ambientale della messa a dimora definitiva delle rocce e terre da scavo");
- scheda 26 - Collegamento Lecco-Bergamo: variante alla SS 639 nel territorio della provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte (approvazione della variante e assegnazione delle risorse);
- scheda 27 - Collegamento Lecco-Bergamo: Variante di Cisano Bergamasco (reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, approvazione del progetto definitivo e assegnazione delle risorse);
- scheda 30 - Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi) (parere favorevole sulla revisione del piano economico finanziario e assegnazione delle risorse);
- scheda 39 - "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (assegnazione delle risorse e autorizzazione del 3° lotto costruttivo);

- scheda 71 - Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna (approvazione del progetto defintivo "2° stralcio funzionale" della Pedemontana delle Marche e assegnazione delle risorse);
- scheda 77 - Itinerario Caianello (A1) - Benevento - Adeguamento a 4 corsie della S.S. "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900 (valutazione della proposta del promotore giuridicamente non percorribile e finanziariamente non sostenibile e individuazione del soggetto aggiudicatore);
- scheda 195 - Piccole e medie opere (autorizzazione all'utilizzo delle economie);
- scheda 197 –Collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento-Rovigo (Valdastico Nord) tronco Trento-Valdastico Piovene Rocchette (presa d'atto dell'Accordo intervenuto tra il Governo italiano e la Provincia Autonoma di Trento e la Regione del Veneto riguardo all'iter di definizione dell'intesa sulla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord, secondo lotto di completamento, tra il casello di Valle dell'Astico e la congiunzione con l'autostrada A22 del Brennero);
- scheda 208 - Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti-Lesina (nuova opera perimetro CIPE - approvazione del progetto preliminare);
- scheda 209 - SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L'Aquila) - Lotto 3° da San Pelino allo svincolo di Marana (nuova opera perimetro CIPE - approvazione del progetto definitivo).
- scheda 210 - SS 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari - Svincoli e messa in sicurezza dal Km. 108 al Km. 209 (nuova opera perimetro CIPE - approvazione del progetto definitivo).
- scheda 211 - Linea AV-AC Napoli Bari - Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare) (approvazione del progetto definitivo).

L'esame di opere facenti parte del Programma delle infrastrutture strategiche da parte del CIPE è continuata anche dopo il 31 marzo 2016 e precisamente nella seduta del 1° maggio 2016. In tale occasione sono state esaminate le seguenti opere: scheda 63 -

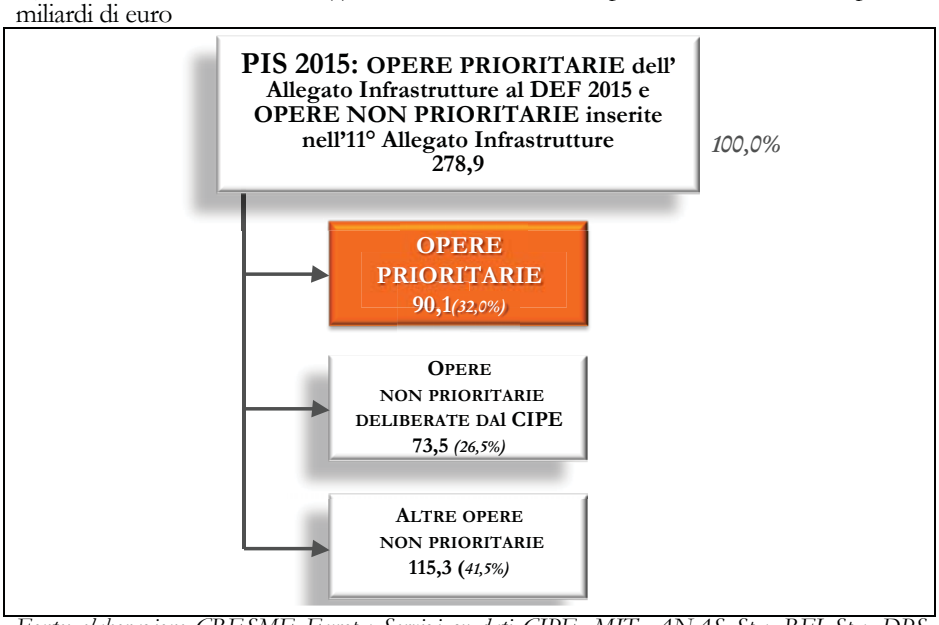
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse (misure di defiscalizzazione); scheda 1 - Galleria di sicurezza (parte italiana) traforo autostradale del Frejus (variante del progetto definitivo con un aumento della spesa di competenza italiana pari a 71,9 milioni di euro, che comporta un incremento del costo complessivo dell'opera a 276,6 milioni di euro IVA esclusa); scheda 195 - Piccole e medie opere (rimodulazione del Programma); scheda 96 - Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia (approvazione del progetto definitivo "opere di completamento" e assegnazione delle risorse); scheda 3 - Galleria di base del Brennero (assegnazione delle risorse e autorizzazione del 4° lotto costruttivo); scheda 30 - Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi) (proroga di due anni della dichiarazione di pubblica utilità e approvazione del progetto definitivo della variante "Interconnessione tra la A35-BreBemi e la A4- Autostrada Torino-Milano-Venezia-Trieste"); scheda 196 - (P) Bologna - SFM metropolitano - Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale dell'intervento); scheda 148 - MOL - Acquedotto Molisano Centrale (approvazione della 2ª perizia di variante e aggiornamento del costo a 88,984 Meuro); scheda 5 - Linea AV/AC Milano-Verona (reiterazione, per la seconda volta, del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione della Linea ferroviaria); Pedemontana Piemontese – Opera PIS non esaminata dal CIPE al 31 marzo 2016 (cambio del soggetto aggiudicatore). Nell'esito della seduta si riporta inoltre che il CIPE ha rinviato a nuova istruttoria, per il perfezionamento dei progetti, gli interventi "Autostrada Salerno-Reggio Calabria, Svincolo Laureana di Borrello" e "Completamento della SS 291 della Nurra, Lotto 1°, da Alghero a Olmedo in località bivio cantoniera di Rudas", che non comportano adozione di delibera.

1.4. Il PIS 2015 come ricostruito nel 10° Rapporto

Come già anticipato nella premessa, l'analisi del 10° Rapporto si concentra sullo stato di attuazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche formato dalle opere prioritarie, individuate dall'Allegato infrastrutture al DEF 2015 e confermate con l'Allegato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" al DEF 2016, e dalle opere non prioritarie presenti nell'11° Allegato infrastrutture approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014. In questo Rapporto tale perimetro, per una più agevole esposizione dei dati, è denominato PIS 2015 e l'analisi dei dati aggregati ad esso riferiti è riportata nel capitolo secondo.

I capitoli successivi, dal terzo al quinto, sono invece dedicati all'analisi dello stato di attuazione dei tre ambiti che caratterizzano il PIS 2015 come ricostruito nel 10° Rapporto: le opere prioritarie; le opere non prioritarie deliberate dal CIPE; le altre opere non prioritarie.

Schema 1.3. – IL PIS 2015 COME RICOSTRUITO NEL 10° RAPPORTO – Quadro di riferimento e costi (a) al 31 marzo 2016 delle opere del PIS 2015 – Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Vedi nota (a) Schema 1.1.

In particolare il capitolo terzo è dedicato alle venticinque opere prioritarie, come ricostruite nel 10° Rapporto, che includono tutti gli interventi ad esse riconducibili inseriti nel PIS 2015. Tale scelta, oltre all'opportunità di considerare l'opera nella sua interezza, è determinata dall'impossibilità di identificare puntualmente gli interventi il cui costo concorre a formare l'ammontare complessivo delle opere prioritarie indicato negli allegati ai DEF 2015 e 2016. Per tali opere, infatti, gli elenchi riportati nei predetti allegati non forniscono un dettaglio degli interventi, ma solo i costi aggregati per singola opera. Il costo delle opere prioritarie, come ricostruito nel 10° Rapporto, pari a 90,1 miliardi (il 32% del costo del PIS 2015), non è quindi, in parte, confrontabile con quello riportato negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2015 e 2016, in quanto tali costi in alcuni casi riguardano una parte di esse.

Il capitolo quarto è dedicato allo stato di attuazione di 154 opere non prioritarie, deliberate dal CIPE tra ottobre 2002 e marzo 2016, inserite nell'11° Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013. Il costo complessivo di queste opere ammonta a 73,5 miliardi (il 26,5% del costo del PIS 2015) di cui il 58%, 43 miliardi, riguarda 61 opere stradali di cui fanno parte alcuni nuovi collegamenti autostradali di rilevante impegno finanziario, sia privato che pubblico, per i quali si rilevano rallentamenti nello stato di avanzamento.

Il capitolo quinto invece è dedicato allo stato di attuazione delle altre opere non prioritarie dell'11° Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013, non esaminate dal CIPE.

Il costo complessivo di queste opere ammonta a 115,3 miliardi (il 41,5% del costo del PIS 2015) di cui il 79,5%, quasi 92 miliardi di euro, riguarda opere in fase di progettazione.

CAPITOLO SECONDO
IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE 2015

2.1. Premessa

Il presente capitolo reca l'analisi dello stato di attuazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche formato dalle opere prioritarie, individuate dall'Allegato infrastrutture al DEF 2015 e confermate con l'Allegato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" al DEF 2016, e dalle opere non prioritarie inserite nell'11° Allegato infrastrutture approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014.

In questo Rapporto tale perimetro, per una più agevole esposizione dei dati, è denominato PIS 2015. Si tratta di un universo diverso da quello presentato nel capitolo secondo del 9° Rapporto, che considerava, oltre agli interventi dell'11° Allegato, i nuovi inserimenti del 12° Allegato infrastrutture ed escludeva alcuni interventi del perimetro delle opere prioritarie come ricostruito nel 10° Rapporto.

2.2. Costi, disponibilità e fabbisogni

Il PIS 2015, in termini di costo, rappresenta il 77%, 278,9 miliardi, del costo delle opere programmate tra il 2001 e il 2015, pari a 362,4 miliardi.

Rispetto ai valori del 9° Rapporto, considerando le opere prioritarie dell'Allegato Infrastrutture 2015 e le altre opere non prioritarie presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture, si rileva una riduzione di 20,3 miliardi (-6,8%). Le ragioni di tale riduzione sono da attribuire, principalmente, alla revisione dei progetti esistenti di alcune infrastrutture stradali del Mezzogiorno (A3 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica e SS 131 Cagliari-Sassari).

Tabella 2.1. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi al 31 marzo 2016 - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

Monitoraggio	*Costo*	*Variazioni assolute*	*Variazioni %*
9° Rapporto	299.252	-	-
10 ° Rapporto	278.936	-20.316	-6,8

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Il 32% del costo, pari a 90,1 miliardi, è relativo alle 25 opere prioritarie, che, sulla base delle indicazioni dell'Allegato al DEF 2016, dovrebbero confluire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP). Le venticinque opere prioritarie, come ricostruite nel 10° Rapporto, includono tutti gli interventi ad esse riconducibili inseriti nel PIS 2015, inclusi gli interventi ultimati. Tale scelta, oltre all'opportunità di considerare l'opera nella sua interezza, è determinata dall'impossibilità di identificare puntualmente gli interventi il cui costo concorre a formare l'ammontare complessivo delle opere prioritarie indicato negli allegati ai DEF 2015 e 2016. Per tali opere, infatti, gli elenchi riportati nei predetti allegati non forniscono un dettaglio degli interventi, ma solo i costi aggregati per singola opera. Il costo delle opere prioritarie, come ricostruito nel 10° Rapporto, non è quindi in parte confrontabile con quello riportato negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2015 e 2016.

Il restante 68%, pari a 188,8 miliardi, è riconducibile a opere non prioritarie inserite nell'11° Allegato infrastrutture. Una parte di esse, quelle con obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), "ovvero gli interventi in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera" (art. 200, comma 3 del D.Lgs. 50/2016), dovrebbe confluire nel primo DPP, sulla base delle indicazioni dell'Allegato al DEF 2016. Le altre opere contenute nel PIS 2015 potrebbero confluire nel primo DPP solo dopo una nuova valutazione finalizzata a selezionare le priorità.

Il 53% dei costi dell'intero PIS, circa 148,6 miliardi, riguarda opere esaminate dal CIPE al 31 marzo 2016, in conformità alle

procedure della "legge obiettivo", la metà dei quali riguarda opere prioritarie, circa 75,1 miliardi. Un altro 3,6% (circa 10 miliardi) riguarda opere non esaminate dal CIPE di competenza del Commissario Straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, sulla base delle procedure definite dall'articolo 1 del decreto legge n. 133 del 2014 (cd. decreto "sblocca Italia"), e il restante 43% (circa 120 miliardi) altre opere presenti nell'ultimo aggiornamento del PIS.

L'analisi dei costi e delle disponibilità finanziarie, che valuta complessivamente i finanziamenti pubblici e privati disponibili, evidenzia come, rispetto al costo delle opere del PIS 2015, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 140,1 miliardi, mentre il fabbisogno finanziario residuo ammonta a 138,8 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui.

Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 50,2% del costo (era il 46,4% nella rilevazione precedente, considerando le opere prioritarie dell'Allegato Infrastrutture 2015 e le altre opere non prioritarie presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture). Per il 31,3% sono rappresentate da finanziamenti pubblici (era il 28,6%) e per il 18,9% da finanziamenti privati (era il 17,8%).

Tabella 2.2. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Raffronto tra monitoraggi - Costi e disponibilità - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

		9° Rapporto		**10 ° Rapporto**	
		Valori assoluti	*%*	***Valori assoluti***	*%*
Costo		**299.252**	**100,0**	**278.936**	**100,0**
Disponibilità		**138.733**	**46,4**	**140.127**	**50,2**
	Pubblico	*85.513*	28,6	*87.325*	31,3
	Privato	*53.220*	17,8	*52.802*	18,9

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le risorse assegnate nell'ultimo anno sono pari a circa 5,1 miliardi di cui circa 4,6 miliardi a valere sulle risorse della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015) e 473 milioni sulle risorse del Contratto di programma 2015 dell'Anas.

Tabella 2.3. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Risorse disponibili per fonte di finanziamento - Importi in Meuro

Fonti di finanziamento	**Importi**	**%**
Finanziamenti pubblici	87.325	62,3
di cui		
Fondi Legge Obiettivo	*17.307*	*12,4*
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a)	*1.832*	*1,3*
Fondo "sblocca cantieri" (d)	*4.264*	*3,0*
Fondo revoche (e)	*214*	*0,2*
Fondo infrastrutture	*471*	*0,3*
FSC – Opere indifferibili (b)	*1.387*	*1,0*
FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (c)	*3.892*	*2,8*
Legge stabilità 2015	*4.592*	*3,3*
CdP ANAS 2015	*473*	*0,3*
Altri finanziamenti pubblici (f)	*52.894*	*37,7*
Finanziamenti privati (g)	52.802	37,7
Totale disponibilità	**140.127**	**100,0**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
(a) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011 e s.m.i.
(b) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, della legge n. 183/2011.
(c) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Risorse assegnate con la delibera CIPE 62/2011 per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud (PNS).
(d) Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 le cui risorse sono state incrementate dai commi 1 e 1-bis dell'articolo 3 del decreto legge 133/2014.
(e) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge n. 98/2011.
(f) Altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, finanziamenti di Anas e RFI.
(g) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

2.3. Lo stato di avanzamento

L'analisi di insieme che segue si basa sullo stato di attuazione dei singoli interventi presenti nel PIS 2015, come ricostruito nel 10° Rapporto, e tiene conto della complessità dell'iter che caratterizza il processo di realizzazione delle infrastrutture in Italia. Il risultato che emerge costituisce, pertanto, una semplificazione dovuta alla oggettiva difficoltà, in alcuni casi, di identificare con precisione lo stato di attuazione che, tra l'altro, è in continua evoluzione. Ciò tuttavia non sminuisce il rigore metodologico applicato né l'utilità

del risultato, che consente di conoscere e di verificare l'evoluzione del Programma nel suo insieme e procedere a un'analisi comparativa dei dati nel corso del tempo.

L'analisi dello stato di avanzamento presentata nel 10° Rapporto, grazie al sistema informativo e alla collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione, attraverso la quale, per le opere esaminate dal CIPE e per quelle esaminate dal Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. aggiornate al 31 marzo 2016 e al buon livello di dettaglio informativo della restante parte del Programma, prende in considerazione 1.038 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli. Per 1.008 lotti, che rappresentano il 99,3% del costo (276.948 milioni su 278.936 milioni totali), è stato individuato uno specifico livello di attuazione compreso tra la prima fase progettuale dello studio di fattibilità e l'ultimazione dei lavori. I restanti 30 lotti, del costo complessivo inferiore a 2 miliardi (meno dell'1% del costo totale del Programma), riguardano opere con uno stato di attuazione "misto" o con contratto risolto e opere per le quali non è stato individuato lo stato di attuazione al 31 marzo 2016.

Rispetto al precedente Rapporto, si osserva, in termini di costo, una maggiore incidenza delle opere ultimate, o la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016, di quelle con lavori in corso o con contratto approvato e lavori non avviati e delle opere aggiudicate, a fronte di un ridimensionamento delle quote delle opere in fase di progettazione o in gara. Il costo dei 317 lotti ultimati risulta essere pari a circa 28,8 miliardi, il 10% del totale (un anno prima era di circa 23,9 miliardi, l'8%). I 147 lotti con lavori in corso di esecuzione insieme ai 40 lotti con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori hanno un valore di circa 70 miliardi (pari al 25% del costo complessivo del PIS 2015 al 31 marzo 2016): 49,4 miliardi riguardano interventi riferiti a opere prioritarie e 20,7 miliardi interventi riconducibili a opere non prioritarie. Tali lotti dovrebbero rappresentare gli interventi con obbligazioni giuridicamente

vincolanti (OGV), "ovvero gli interventi in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera" (art. 200, comma 3 del D.Lgs. 50/2016). In particolare, il valore dei lotti in corso di costruzione ammonta a circa 46,7 miliardi di euro, il 17% del totale (46,5 miliardi un anno prima, il 16 %) mentre 23,4 miliardi fanno riferimento a lotti con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori. Si tratta dell'8,4% del costo totale al 31 marzo 2016.

I lotti aggiudicati, in via definitiva o provvisoria, hanno un valore di 4,5 miliardi di euro, corrispondenti all'1,6% dei costi totali. Quelli in gara hanno un valore di 18,6 miliardi di euro, corrispondenti a circa il 7% dei costi totali. Il restante 56% dei costi, pari a circa 155 miliardi, riguarda invece interventi in fase di progettazione. Rappresentavano il 59% (circa 177 miliardi) a dicembre 2014.

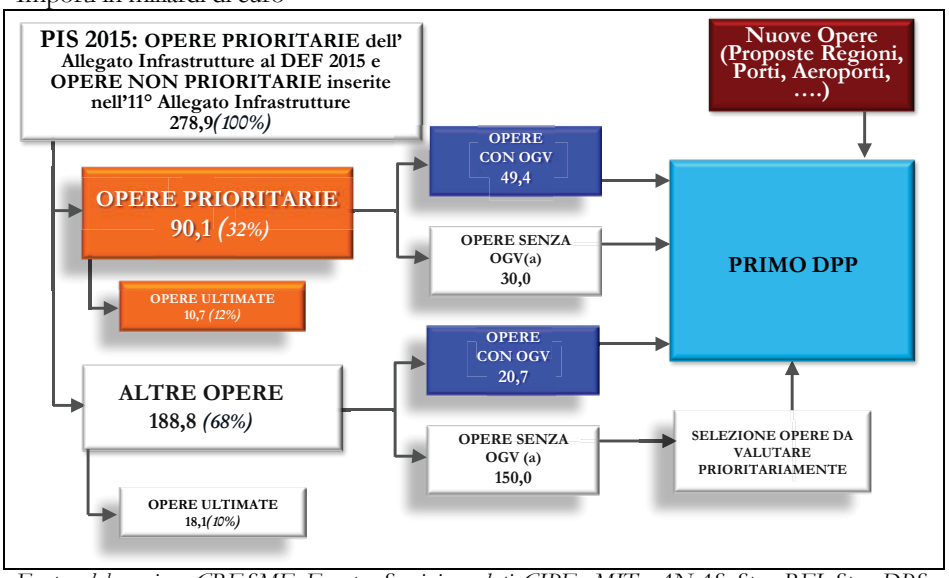
Tabella 2.4. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Raffronto tra monitoraggi - Lotti e costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro

	9° Rapporto		**10° Rapporto**	
	Numero	***Costo***	***Numero***	***Costo***
Progettazione	492	177.250	474	154.914
In gara (a)	32	22.116	18	18.604
Aggiudicati (b)	10	4.034	12	4.537
Con contratto (c)	43	24.083	40	23.430
In corso (d)	108	46.486	147	46.696
Ultimati (e)	306	23.851	317	28.767
Totale A	**991**	**297.820**	**1.008**	**276.948**
Misto (f)	2	780	3	1.276
Contratto rescisso (g)	12	429	16	601
Non disponibile (h)	12	223	11	111
Totale B	**26**	**1.432**	**30**	**1.988**
TOTALE generale A+B	**1.017**	**299.252**	**1.038**	**278.936**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto. (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria. (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi. (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016. (f) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente. (g) Lotti per i quali si è giunti alla risoluzione del contratto. (h) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

Lo schema 2.1, sulla scorta di quanto delineato nella figura 19 contenuta nell'Allegato al DEF 2016 denominata "la *roadmap* verso il primo DPP", reca il quadro delle opere che potrebbero confluire nel primo DPP. Nello schema sono evidenziati, oltre ai costi complessivi delle opere prioritarie e non, le quote di tali costi riconducibili a interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti in cui, come già rilevato, dovrebbero essere inclusi i lotti con contratti approvati, e in attesa di avviare i lavori, e con lavori in corso. Il predetto Allegato include, tra l'altro, nelle attività per la predisposizione del primo DPP, da un lato, la revisione dei progetti (*project review*) già inclusi nelle precedenti programmazioni e, dall'altro, le Linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, che dovrebbero definire i criteri e le procedure per la valutazione ex-ante dei fabbisogni infrastrutturali e delle singole opere, nonché per la selezione degli interventi da includere nel primo DPP.

Schema 2.1. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Opere che potrebbero confluire nel primo DPP in base alle indicazioni dell'Allegato al DEF 2016- Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a): compresi lotti in progettazione, in gara e aggiudicati in via definitiva e provvisoria nonché i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

Tabella 2.5. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO Costi, disponibilità e fabbisogni per stato di avanzamento - Importi in Meuro

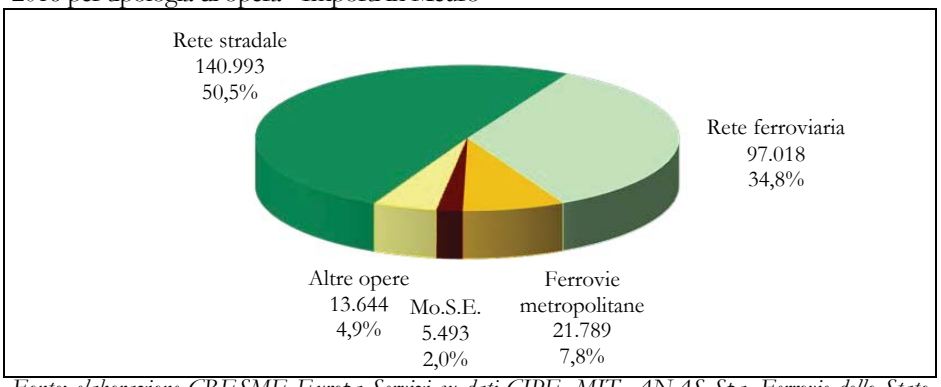
	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Progettazione	154.914	29.483	125.431	55,5	21,0	90,4	100,0	19,0	81,0
In gara (a)	18.604	17.490	1.114	6,7	12,5	0,8	100,0	94,0	6,0
Aggiudicati (b)	4.537	4.149	388	1,6	3,0	0,3	100,0	91,4	8,6
Con contratto (c)	23.430	12.079	11.350	8,4	8,6	8,2	100,0	51,6	48,4
In corso (d)	46.696	45.928	768	16,7	32,8	0,6	100,0	98,4	1,6
Ultimati (e)	28.767	29.356	-589	10,3	20,9	-0,4	100,0	102,0	-2,0
Totale A	**276.948**	**138.486**	**138.462**	**99,3**	**98,8**	**99,8**	**100,0**	**50,0**	**50,0**
Misto (f)	1.276	1.276	0	0,5	0,9	0,0	100,0	100,0	0,0
Contratto rescisso (g)	601	358	243	0,2	0,3	0,2	100,0	59,6	40,4
Non disponibile (h)	111	7	104	**0,0**	**0,0**	**0,1**	**100,0**	**6,3**	**93,7**
Totale B	**1.988**	**1.641**	**347**	**0,7**	**1,2**	**0,2**	**100,0**	**82,5**	**17,5**
TOTALE A+B	**278.936**	**140.127**	**138.809**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**50,2**	**49,8**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) (g) (h) si vedano le note alla tabella 2.4.

2.4. La tipologia di opere

Per quanto riguarda la tipologia di opere, il Programma comprende prevalentemente strade, ferrovie e metropolitane. A queste infrastrutture per il trasporto è riconducibile il 93% dei costi del PIS; il restante 7% dei costi riguarda altre infrastrutture.

Grafico 2.1. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi al 31 marzo 2016 per tipologia di opera - Importi in Meuro

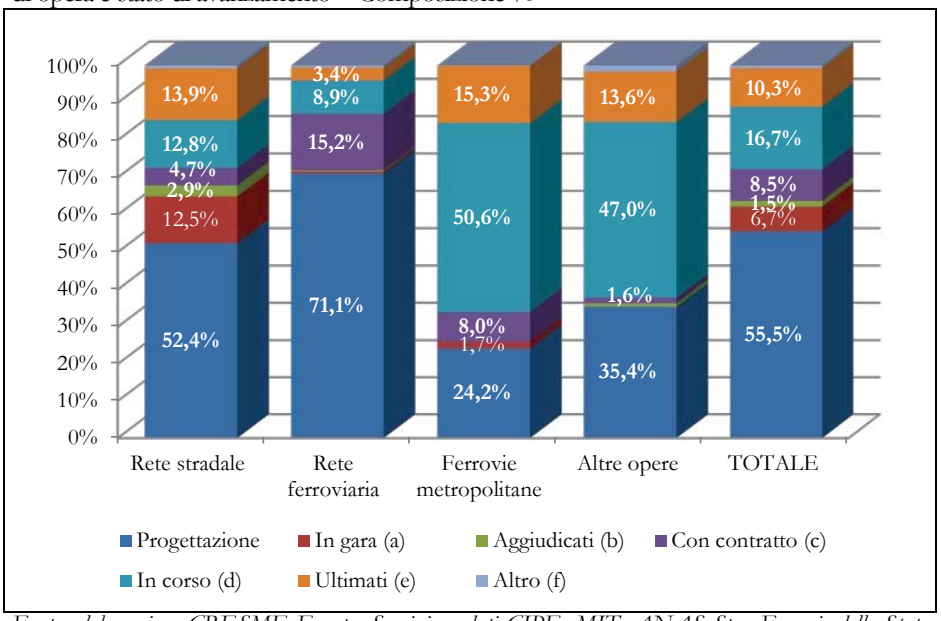


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le strade rappresentano oltre la metà del costo del programma, circa 141 miliardi. Le opere ferroviarie e le metropolitane rappresentano, invece, rispettivamente il 34,8%, pari a 97 miliardi, e il 7,8%, pari a circa 22 miliardi. Una quota del 2,0%, pari a circa 5,5 miliardi, spetta al Mo.S.E. e il restante 4,9%, 13,6 miliardi, alle altre opere.

Rispetto alla tipologia di opera, si rileva un maggiore stato di avanzamento, nelle diverse fasi di realizzazione, per le ferrovie metropolitane. Il 65,9% del costo è, infatti, relativo a lotti in corso o ultimati. I lotti senza contratto, ovvero quelli in fase di progettazione o in gara, rappresentano poco meno del 26%. Il restante 8,0% riguarda lotti con contratto e lavori non avviati.

Grafico 2.2. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi per tipologia di opera e stato di avanzamento - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

Per le opere ferroviarie, invece, oltre il 70% del costo è rappresentano da lotti in fase di progettazione, mentre la percentuale di lavori ultimati riguarda poco più del 3%.

Per le opere stradali, si rilevano percentuali più alte di quelle dell'intero PIS 2015 rispetto ai lotti ultimati (13,9% contro 10,3%), in gara (12,5% contro il 6,7%) e aggiudicati (2,9% contro 1,5%) e più basse per i lotti in progettazione (52,4% contro 55,5%), con lavori in corso (12,8% contro 16,7%) e per quelli con contratto e lavori non avviati (4,7% contro 8,5%).

Per le altre opere del PIS 2015, oltre il 60% del costo è relativo a lotti in corso o ultimati.

Tabella 2.6. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi per tipologia di opera e stato di avanzamento - Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (a)	Aggiudicati (b)	Con contratto (c)	In corso (d)	Ultimati (e)	Altro (f)	Totale
Rete stradale	73.886	17.695	4.107	6.639	18.041	19.532	1.094	140.993
Rete ferroviaria	68.973	533	261	14.741	8.635	3.299	576	97.018
Ferr. metropolitane	5.279	377	0	1.752	11.025	3.339	17	21.789
Opere aeroportuali	7	0	0	0	0	0	92	98
Opere portuali	4.808	0	0	185	580	42	34	5.648
Interporti	791	0	79	31	20	387	0	1.308
Rete idrica	1.022	0	90	83	687	434	66	2.382
Comp.to energetico	0	0	0	0	1.412	934	0	2.346
Altra ed.a pubblica	31	0	0	0	514	517	9	1.071
Altre opere	117	0	0	0	399	175	100	791
Mo.S.E.	0	0	0	0	5.384	109	0	5.493
TOTALE	**154.914**	**18.604**	**4.537**	**23.430**	**46.696**	**28.767**	**1.988**	**278.936**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti competenti.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 2.2.

2.5. La distribuzione territoriale

Le infrastrutture strategiche localizzate nelle regioni del Centro-Nord hanno un costo di 190,9 miliardi (costavano 192 miliardi al 31 dicembre 2014, considerando gli interventi presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture e le opere prioritarie dell'Allegato Infrastrutture 2015) contro 86,2 miliardi del Mezzogiorno (104 miliardi al 31 dicembre 2014) e 1,9 miliardi di opere non ripartibili.

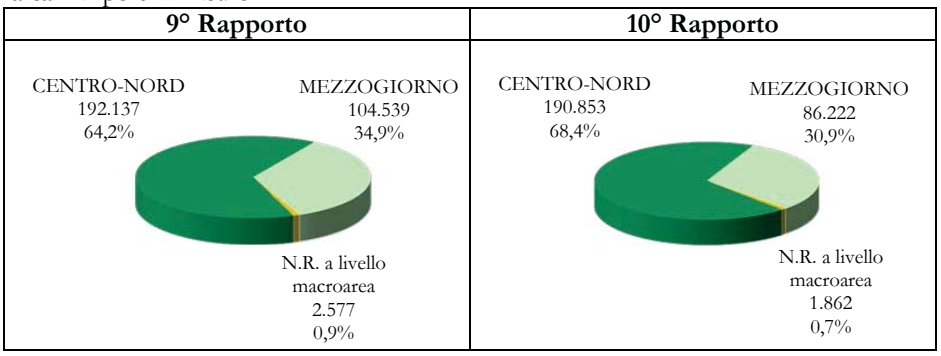
Tabella 2.7. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi, disponibilità e fabbisogni per macro area - Importi in Meuro

MACRO AREA	Costo A	Disp. B	Fab. A-B	Costo A	Disp. B	Fab. A-B	Costo A	Disp. B	Fab. A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
				9° Rapporto					
CENTRO-NORD	192.137	92.768	99.369	64,2	66,9	61,9	100,0	48,3	51,7
MEZZOGIORNO	104.539	43.569	60.970	34,9	31,4	38,0	100,0	41,7	58,3
N.R. a livello macroarea	2.577	2.395	182	0,9	1,7	0,1	100,0	92,9	7,1
TOTALE	**299.253**	**138.732**	**160.521**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**46,4**	**53,6**
				10° Rapporto					
CENTRO-NORD	190.853	95.643	95.209	68,4	68,3	68,6	100,0	50,1	49,9
MEZZOGIORNO	86.222	42.689	43.533	30,9	30,5	31,4	100,0	49,5	50,5
N.R. a livello macroarea	1.862	1.795	66,912	0,7	1,3	0,0	100,0	96,4	3,6
TOTALE	**278.936**	**140.127**	**138.809**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**50,2**	**49,8**

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

In termini percentuali, si tratta di quote del 68,4% (era il 64,2%) per il Centro-Nord contro il 30,9% per il Mezzogiorno (era il 34,9%), con uno 0,7% di opere non ripartibili (era lo 0,9%), a fronte di una superficie pari, rispettivamente, al 59,2% e al 40,8%, e ad una distribuzione della popolazione residente pari al 65,6% e al 34,4% in base ai dati demografici Istat sulla popolazione residente aggiornati al 1° gennaio 2015.

Grafico 2.3. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi per macro area - Importi in Meuro



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

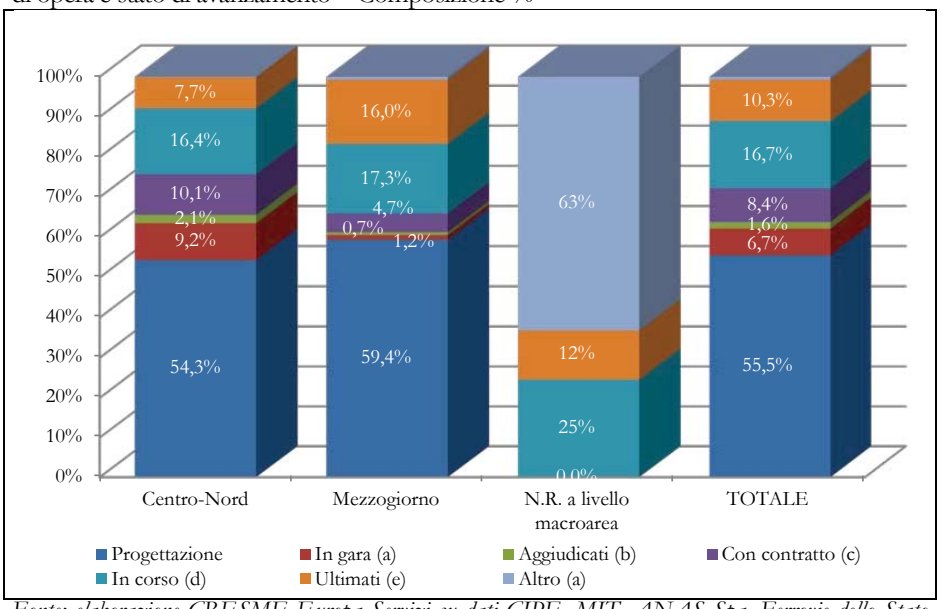
Riguardo alle opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, nell'ultimo anno, l'attenzione è stata posta principalmente sulle

infrastrutture ferroviarie per il completamento e la connessione della rete AV/AC nazionale con quella europea.

Nel Mezzogiorno, invece, l'attenzione è stata posta principalmente nella revisione dei progetti di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e delle strade SS 106 Jonica e SS 131 Cagliari-Sassari, nonché nell'approvazione dei progetti per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina con le nuove procedure del decreto cd. "sblocca Italia".

Rispetto allo stato di avanzamento, il 65,6% del costo delle opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, pari a circa 125 miliardi su 191 miliardi di costo totale, fa riferimento a lavori senza contratto. Un altro 10,1% (quasi 20 miliardi) riguarda lavori contrattualizzati, ma non avviati. I lavori in corso rappresentano il 16,4% (oltre 31 miliardi) e quelli ultimati il 7,7% (circa 15 miliardi).

Grafico 2.4. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi per tipologia di opera e stato di avanzamento - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 2.2.

Nelle regioni del Mezzogiorno i lavori senza contratto rappresentano il 61,3% del costo, pari a circa 53 miliardi su 86 miliardi di costo totale. I lavori contrattualizzati ma non avviati rappresentano meno del 5% (poco più di 4 miliardi), una quota dimezzata rispetto al Centro-Nord. Sono invece più alte, rispetto a quanto rilevato per il Centro-Nord, le quote dei lavori in corso, 17,3% (oltre 31 miliardi) contro 16,4%, e di quelli ultimati, 16,0% (quasi 14 miliardi) contro il 7,7%.

2.6. Il programma a livello regionale

La ripartizione regionale delle opere del PIS 2015 si basa sull'attribuzione dell'intero costo delle opere a rete (strade, ferrovie, reti energetiche, ecc.) a ciascuna regione secondo il criterio della "regione prevalente", ovvero a quella con la maggiore superficie coinvolta in termini di chilometri. Si tratta di una ripartizione resa possibile dall'attivazione del sistema informativo, anche se non esaustiva data la complessa articolazione del Programma, ed è in linea con quella presentata nelle precedenti edizioni del Rapporto.

Se si analizza la distribuzione regionale delle opere dal punto di vista del costo delle opere programmate, il Veneto risulta la regione con il valore più elevato, circa 35,7 miliardi che rappresentano il 12,8% del costo del PIS 2015, una percentuale superiore sia alla popolazione residente (8,1% del totale nazionale) che alla superficie territoriale (6,1%). Il 98% del costo totale delle infrastrutture strategiche localizzate in Veneto (35 miliardi su 35,7 miliardi totali) riguarda investimenti sulle reti stradale (oltre 14 miliardi) e ferroviaria (12,6 miliardi), per opere portuali (2,6 miliardi di cui 2,5 finalizzati alla realizzazione del Porto di altura di Venezia) nonché quelli relativi al Mo.S.E. (5,5 miliardi). Il restante 2% (circa 725 milioni) riguarda interventi finalizzati a potenziare le reti ferroviarie metropolitane (692 milioni) e alla realizzazione del Palazzo del cinema e congressi di Venezia (33 milioni).

Tabella 2.8. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - La ripartizione regionale della popolazione residente, della superficie territoriale e dei costi

	Popolazione residente Istat *(1° gennaio 2015)*		Superficie territoriale		Costo PIS 2015		Costo PIS 2015 per abitante	Costo PIS 2015 per Kmq
	V.a.	%	V.a. (kmq)	%	V.a. (Meuro)	%	(euro)	(euro)
Piemonte (a)	4.424.467	7,3	25.387	8,4	18.307	6,6	4.138	721.101
Valle d'Aosta	128.298	0,2	3.261	1,1	556	0,2	4.333	170.471
Lombardia (b)	10.002.615	16,5	23.864	7,9	31.563	11,3	3.156	1.322.655
Liguria (c)	1.583.263	2,6	5.416	1,8	24.058	8,6	15.195	4.441.885
Trentino Alto Adige (d)	1.055.934	1,7	13.606	4,5	8.425	3,0	7.979	619.264
Veneto (e)	4.927.596	8,1	18.407	6,1	35.720	12,8	7.249	1.940.541
Friuli Venezia Giulia (f)	1.227.122	2,0	7.862	2,6	7.988	2,9	6.510	1.016.009
Emilia Romagna (g)	4.450.508	7,3	22.453	7,4	12.222	4,4	2.746	544.324
Toscana (h)	3.752.654	6,2	22.987	7,6	13.233	4,7	3.526	575.691
Umbria (i)	894.762	1,5	8.464	2,8	8.063	2,9	9.011	952.552
Marche (l)	1.550.796	2,6	9.401	3,1	4.055	1,5	2.615	431.328
Lazio (m)	5.892.425	9,7	17.232	5,7	15.704	5,6	2.665	911.295
Abruzzo (n)	1.331.574	2,2	10.832	3,6	1.598	0,6	1.200	147.523
Molise (o)	313.348	0,5	4.461	1,5	3.662	1,3	11.688	821.041
Campania (p)	5.861.529	9,6	13.671	4,5	20.057	7,2	3.422	1.467.094
Puglia (q)	4.090.105	6,7	19.541	6,5	5.120	1,8	1.252	262.004
Basilicata (r)	576.619	0,9	10.073	3,3	8.868	3,2	15.379	880.306
Calabria (s)	1.976.631	3,3	15.222	5,0	5.899	2,1	2.984	387.544
Sicilia (t)	5.092.080	8,4	25.832	8,6	27.196	9,7	5.341	1.052.780
Sardegna (u)	1.663.286	2,7	24.100	8,0	4.355	1,6	2.618	180.706
N.R. a livello regionale (v)	60.795.612	100,0	302.073	100,0	22.287	8,0	367	73.781
TOTALE	**60.795.612**	**100,0**	**302.073**	**100,0**	**278.936**	**100,0**	**4.588**	**923.406**
CENTRO-NORD (w)	*39.890.440*	65,6	*178.341*	59,0	*190.853*	68,4	4.784	1.070.155
MEZZOGIORNO(x)	*20.905.172*	34,4	*123.732*	41,0	*86.222*	30,9	4.124	696.842
N.R. a livello macroarea (z)	*60.795.612*	100,0	302.073	100,0	1.862	0,7	31	6.164

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

Note alla tabella 2.8.

(a) Piemonte - Comprese: Rete stradale - Autostrada A4 Torino-Milano (coinvolge anche la Lombardia) - Si vedano le note (c, d).

(b) Lombardia - Comprese: Rete stradale - Tronco 2 - Novara - Milano: variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220) (coinvolge anche il Piemonte); Rete ferroviaria - 2a Fase funzionale - Tratta Brescia-Verona (coinvolge anche il Veneto); Interporti: (P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto (coinvolge anche l'Emilia Romagna) - Si vedano le note (a, g, v).

(c) Liguria - Comprese: Rete stradale - Adeguamento S.S. 28 - Variante tra Pieve di Teco e Ormea, con traforo di valico Armo-Cantarana e 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) (coinvolgono anche il Piemonte); Rete ferroviaria – Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (coinvolge anche il Piemonte).

(d) Trentino Alto Adige - Si veda la nota (e).

(e) Veneto - Comprese: Rete stradale - Tronco B - da Caralte a Forni di Sopra (coinvolge anche il Friuli Venezia Giulia), Collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento - Rovigo (Valdastico Nord): tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette (coinvolge il Trentino Alto Adige) - Si vedano le note (b, f, g, v).

(f) Friuli Venezia Giulia - Comprese: Rete stradale - Terza corsia tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli (coinvolge anche il Veneto) - Si vedano le note (e).

(g) Emilia Romagna - Comprese: Rete stradale - Completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR) (coinvolge anche la Lombardia e il Veneto), Nuova tratta Modena-Lucca (coinvolge anche la Toscana); 1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca (VR) (comprende anche la Lombardia); Rete ferroviaria - Raddoppio Chiesaccia-Pontremoli e Nuova galleria di valico Pontremoli-Berceto (coinvolgono anche la Toscana) - Si vedano le note (b, e, h, v).

(h) Toscana - Comprese: Rete stradale - Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze (coinvolge anche l'Emilia Romagna), Lotto 2 - Tratta San Pietro in Palazzi-Tarquinia (coinvolge anche il Lazio), E78 -Tratto 5 Selci - Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa - 7° lotto tratto 4 e 1° lotto tratto 5 (coinvolge anche l'Umbria) - Si vedano le note (g, v).

(i) Umbria - Comprese: Rete stradale - Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti (coinvolge anche il Lazio), Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna (coinvolge anche le Marche); Rete ferroviaria - Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano (coinvolge anche le Marche) - Si vedano le note (h, v).

(l) Marche - Si veda la nota (i).

(m) Lazio - Comprese: Rete stradale - Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno (coinvolge anche il Molise e la Campania) - Si vedano le note (h, o, u, v).

(n) Abruzzo - Rete idrica - Opere di completamento Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno (coinvolgono anche il Molise)

(o) Molise - Comprese: Rete stradale - Variante di Guardalfiera (Guardalfiera-Larino II°) (coinvolge anche il Lazio) e Bojano-Guardalfiera e Larino II°-Termoli (coinvolge anche il Lazio e la Campania); - Si vedano le note (m, n, q, r).

(p) Campania - Comprese: Rete ferroviaria - Raddoppio in variante Apice-Orsara e Velocizzazione Napoli-Bari (coinvolge anche la Puglia) - Si vedano le note (m, o, v).

(q) Puglia - Comprese: Rete ferroviaria - Tratta Termoli-Ripalta (coinvolge anche il Molise) - Si vedano le note (p, r, v).

(r) Basilicata - Comprese: Rete ferroviaria - Velocizzazione/Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello (coinvolge anche la Calabria); Velocizzazione/Potenziamento Taranto - Metaponto, Ammodernamento linea ferroviaria Potenza – Foggia (coinvolgono anche la Puglia); Rete stradale: Itinerario Lauria-Candela. Collegamento nord sud "Tirreno-Adriatico" (A3-A16) (coinvolge anche il Molise e Puglia), Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione nel tratto: da Svincolo SS 96bis a Altamura e Collegamento Murgia-Pollino (coinvolge anche la Puglia); Rete idrica: 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione; Ristrutturazione e manutenzione straordinaria ammodernamento e adeguamento dell'adduttore del Sinni

dalla diga Monte Cotugno a Monteparano (coinvolgono anche la Puglia) - Si vedano le note (s, v).

(s) Calabria - Comprese: Rete ferroviaria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) (coinvolge anche la Campania) - Si vedano le note (r, t, v).

(t) Sicilia - Comprese: Rete ferroviaria - Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e Ponte sullo Stretto di Messina: opere ferroviarie connesse sponda calabra/siciliana (coinvolgono anche la Calabria)- Si veda la nota (v).

(u) Sardegna - Comparto energetico - Collegamento sottomarino e terrestre tra le due stazioni elettriche di Fiumesanto e Latina, Stazioni elettriche di conversione di Fiumesanto e Latina - Impianti, Stazioni elettriche di conversione di Fiumesanto e Latina - Opere civili (coinvolgono anche il Lazio) - Si veda la nota (v).

(v) Non ripartibili a livello regionale - Rete stradale - "Decreto del fare" Programma piccoli interventi ANAS, Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e riqualificazione E 55 Nuova Romea, Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete Ferroviaria - "Decreto del fare" Programma interventi RFI, Bologna-Verona – Raddoppio; Altra edilizia Pubblica: Programma Grandi Stazioni; Telecomunicazioni: Interventi nel comparto delle telecomunicazioni; Altre opere: Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio, Interventi di sicurezza in mare (Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania), piccole e medie opere per il Mezzogiorno.

(w) Centro Nord – Comprese anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete stradale - Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea; Rete Ferroviaria - Bologna-Verona - Raddoppio.

(x) Mezzogiorno - Comprese anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete stradale - Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Altre opere - Interventi di sicurezza in mare (Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania), piccole e medie opere per il Mezzogiorno.

(z) Non ripartibili a livello di macro area: Rete stradale - "Decreto del fare" Programma piccoli interventi ANAS; Rete ferroviaria – "Decreto del fare" Programma interventi RFI; Altra edilizia Pubblica - Programma Grandi Stazioni; Telecomunicazioni - Interventi nel comparto delle telecomunicazioni; Altre opere - Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio.

Segue, per valore delle opere programmate, la Lombardia con 31,6 miliardi che rappresentano l'11,3% del costo del PIS 2015, una percentuale inferiore alla popolazione residente (16,5% del totale nazionale) e superiore alla superficie territoriale (7,9%). Anche in questa regione si concentrano rilevanti investimenti infrastrutturali relativi alle reti stradale (12,3 miliardi), ferroviaria (12,8 miliardi) e metropolitana (6,1 miliardi).

Supera i 20 miliardi anche il costo complessivo delle infrastrutture localizzate in Sicilia, Liguria e Campania. Per la Sicilia si tratta di 27,2 miliardi (il 9,7% del totale nazionale). In questa regione il maggiore investimento spetta al potenziamento della rete ferroviaria (circa 17,2 miliardi relativi principalmente a interventi sulla direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo previsti dal contratto istituzionale di sviluppo sottoscritto il 28 febbraio 2013), circa 8,5 miliardi per infrastrutture stradali, poco meno di 900 milioni per interventi sulla rete metropolitana di Catania, mentre i restanti 600 milioni riguardano reti idriche, interporti e aeroporti. Il costo complessivo degli interventi localizzati in Liguria invece ammonta a 24,1 miliardi (l'8,6% del totale nazionale). Anche in questo caso le maggiori voci dei costi riguardano le reti stradale (15,3 miliardi) e ferroviaria (8,4 miliardi). Il costo delle infrastrutture localizzate in Campania invece è di circa 20,1 miliardi dei quali 8,3 per opere ferroviarie (principalmente interventi sulla direttrice ferroviaria Napoli-Bari previsti dal contratto istituzionale di sviluppo sottoscritto il 2 agosto 2012), 5,3 miliardi per opere stradali e 5,2 miliardi per reti metropolitane.

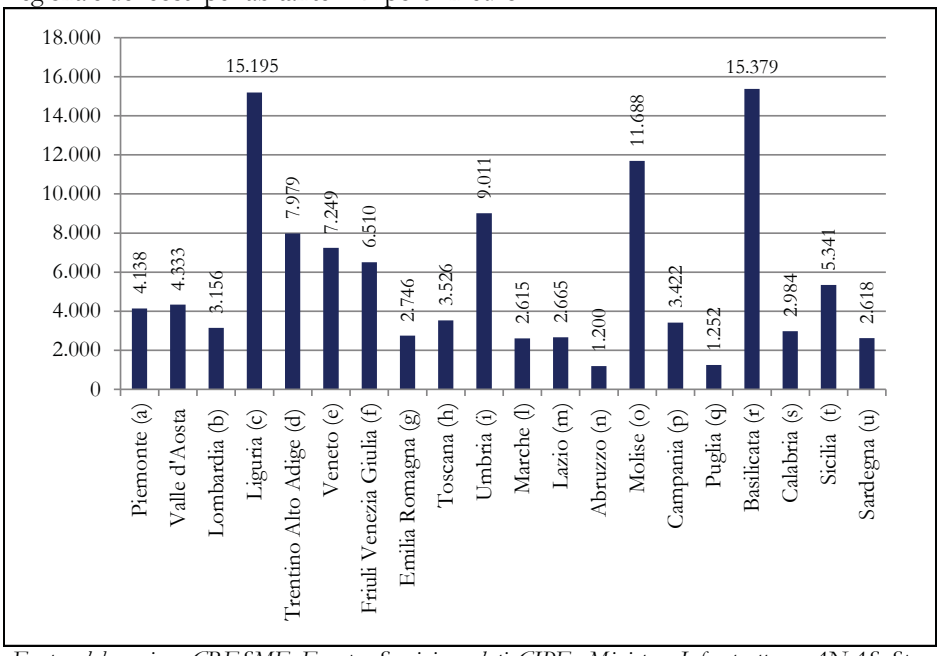
2.6.1. La spesa pro capite

Il valore pro capite del costo ad oggi stimato delle opere del PIS 2015, è pari a circa 4.588 euro per abitante se si considera l'intero costo, quindi compresa la quota non ripartibile a livello regionale (22.287 milioni). Nel Mezzogiorno il valore medio pro capite è pari a 4.124 euro contro i 4.784 euro del Centro-Nord.

La distribuzione territoriale vede primeggiare la Basilicata, con 15.379 euro, grazie a rilevanti investimenti stradali e nel comparto

energetico, e la Liguria, con 15.195 euro, grazie a rilevanti investimenti sulle reti stradali e ferroviarie. Rilevante è anche il costo per abitante nelle regioni Molise (11.688 euro), Umbria (9.011 euro) e Trentino Alto Adige (7.979 euro). Tra le altre regioni si osserva un costo per abitante superiore a quello medio nazionale nelle regioni Veneto (7.249 euro), Friuli Venezia Giulia (6.510 euro) e Sicilia (5.341 euro), mentre, tra le regioni più abitate, restano al di sotto del valore pro capite la Lombardia (3.156 euro), l'Emilia Romagna (2.746 euro), la Toscana (3.526 euro), il Lazio (2.665 euro) e la Campania (3.422 euro).

Grafico 2.5. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO La ripartizione regionale dei costi per abitante - Importi in euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

2.6.2. La spesa per kmq

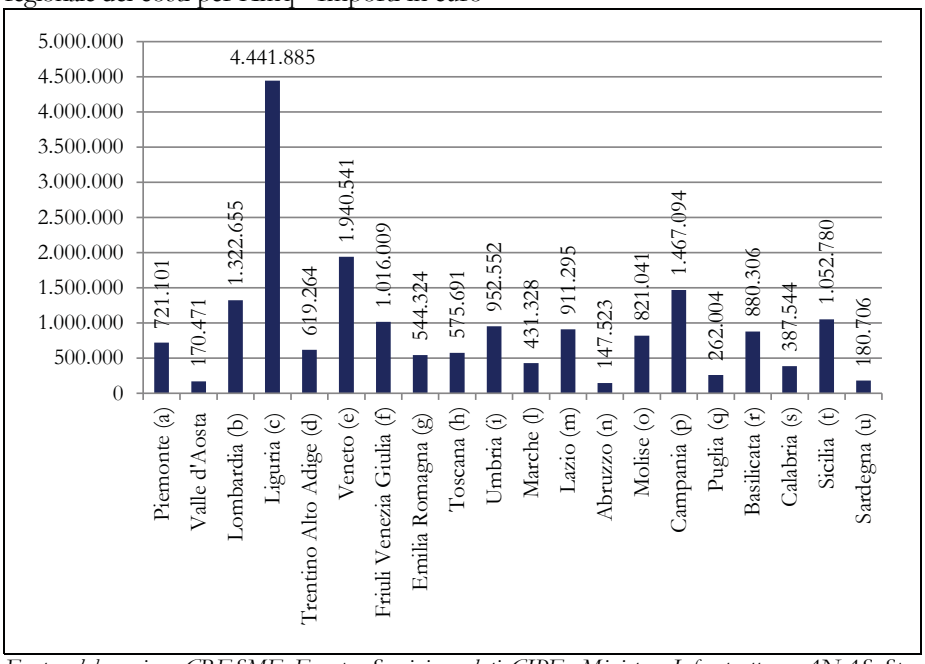
Se si assume come parametro di riferimento la superficie territoriale, il valore medio nazionale del costo delle opere del Programma risulta pari a circa 923 mila 406 euro per kmq.

Sette sono le regioni con valori superiori a questa media nazionale: innanzitutto la Liguria, con 4 milioni e 442 mila euro per kmq, seguita dal Veneto, con 1 milione 940 mila euro.

Superano il milione di euro anche le regioni Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Campania e Sicilia.

Sopra la media si trova anche l'Umbria, con 952.552 euro.

Grafico 2.6. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO La ripartizione regionale dei costi per Kmq - Importi in euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

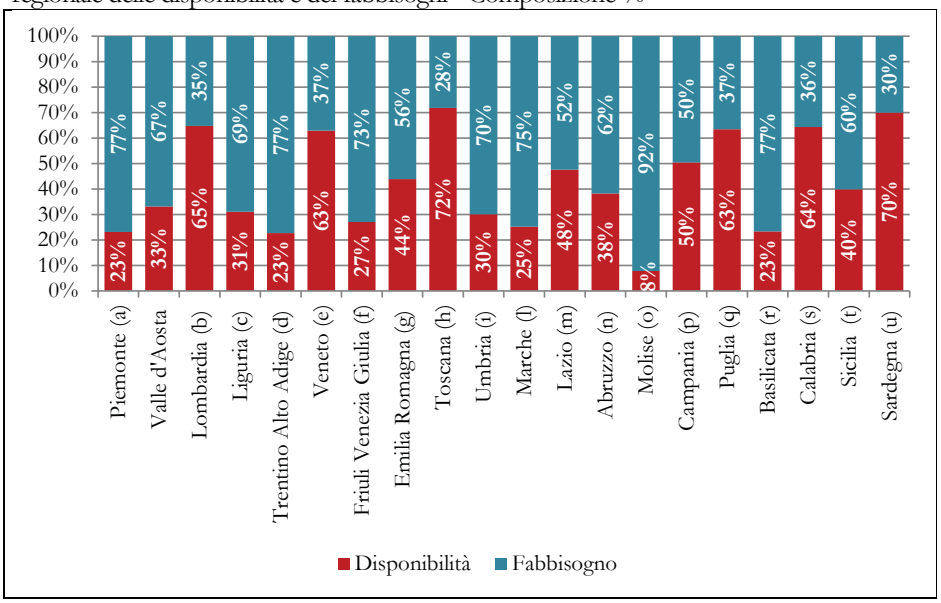
2.6.3. Le risorse disponibili: finanziamenti pubblici e privati

Come si è visto, la proporzione tra risorse disponibili e fabbisogno residuo rispetto all'insieme del Programma è, alla data del 31 marzo 2016, pari ad una copertura del 50,2% del totale del valore dei costi.

A livello regionale il nuovo quadro delle disponibilità e dei fabbisogni evidenzia una situazione disomogenea. Solo sette regioni su venti presentano una disponibilità pià alta rispetto al valore medio nazionale, con percentuali comprese tra il 50,5% della Campania e 71,9% della Toscana. Per altre nove regioni, si registra una disponibilità compresa tra il 25,2% (Marche) e il 47,6% (Lazio), mentre nelle restanti quattro regioni (Piemonte, Trentino Alto Adige, Molise e Basilicata), le disponibilità ammontano a meno di un quarto del costo.

Tra le regioni del Centro-Nord con una disponibilità pari o superiore al 50% del costo, oltre alla Toscana, si segnalano la Lombardia e il Veneto con quote rispettivamente pari al 65% e al 63%. Tra le altre regioni del Mezzogiorno invece si segnalano la Sardegna con il 70%, la Calabria con il 64%, la Puglia con il 63% e la Campania con il 50%.

Grafico 2.7. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO La ripartizione regionale delle disponibilità e dei fabbisogni - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

Per quanto riguarda le risorse private, legate principalmente a infrastrutture autostradali o del comparto energetico, al 31 marzo 2016 rappresentano una parte rilevante delle disponibilità di: Friuli Venezia Giulia (1,9 miliardi su circa 2,2 totali, l'87%); Emilia Romagna (circa 4,3 miliardi su 5,4 totali, 51%); Basilicata (1,4 miliardi su 2,1 totali, il 69%); Toscana (6,2 miliardi su 9,5 totali, il 65%); Veneto (12,1 miliardi su 22,5 totali, 54%); Lombardia (8,6 miliardi su 20,4 totali, il 42%); Marche (480 milioni su una disponibilità totale di circa 1 miliardo, 47%).

Tabella 2.9. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi, disponibilità e fabbisogni al 31 marzo 2016 per regione - Importi in Meuro

MACRO OPERA	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
Piemonte (a)	18.307	4.248	14.059	6,6	3,0	10,1	100,0	23,2	76,8
Valle d'Aosta	556	184	372	0,2	0,1	0,3	100,0	33,1	66,9
Lombardia (b)	31.563	20.432	11.131	11,3	14,6	8,0	100,0	64,7	35,3
Liguria (c)	24.058	7.490	16.568	8,6	5,3	11,9	100,0	31,1	68,9
Trentino Alto Adige (d)	8.425	1.913	6.512	3,0	1,4	4,7	100,0	22,7	77,3
Veneto (e)	35.720	22.463	13.258	12,8	16,0	9,6	100,0	62,9	37,1
Friuli Venezia Giulia (f)	7.988	2.163	5.825	2,9	1,5	4,2	100,0	27,1	72,9
Emilia Romagna (g)	12.222	5.362	6.860	4,4	3,8	4,9	100,0	43,9	56,1
Toscana (h)	13.233	9.509	3.725	4,7	6,8	2,7	100,0	71,9	28,1
Umbria (i)	8.063	2.429	5.634	2,9	1,7	4,1	100,0	30,1	69,9
Marche (l)	4.055	1.023	3.032	1,5	0,7	2,2	100,0	25,2	74,8
Lazio (m)	15.704	7.470	8.234	5,6	5,3	5,9	100,0	47,6	52,4
Abruzzo (n)	1.598	612	986	0,6	0,4	0,7	100,0	38,3	61,7
Molise (o)	3.662	287	3.375	1,3	0,2	2,4	100,0	7,8	92,2
Campania (p)	20.057	10.127	9.930	7,2	7,2	7,2	100,0	50,5	49,5
Puglia (q)	5.120	3.251	1.869	1,8	2,3	1,3	100,0	63,5	36,5
Basilicata (r)	8.868	2.075	6.793	3,2	1,5	4,9	100,0	23,4	76,6
Calabria (s)	5.899	3.796	2.104	2,1	2,7	1,5	100,0	64,3	35,7
Sicilia (t)	27.196	10.854	16.341	9,7	7,7	11,8	100,0	39,9	60,1
Sardegna (u)	4.355	3.048	1.307	1,6	2,2	0,9	100,0	70,0	30,0
NR a livello regionale (v)	22.287	21.392	895	8,0	15,3	0,6	100,0	96,0	4,0
TOTALE	**278.936**	**140.127**	**138.809**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**50,2**	**49,8**
CENTRO-NORD (w)	*190.853*	*95.643*	*95.209*	*68,4*	*68,3*	*68,6*	*100,0*	*50,1*	*49,9*
MEZZOGIORNO(x)	*86.222*	*42.689*	*43.533*	*30,9*	*30,5*	*31,4*	*100,0*	*49,5*	*50,5*
N.R. a livello macroarea (z)	*1.862*	*1.795*	*67*	*0,7*	*1,3*	*0,0*	*100,0*	*96,4*	*3,6*

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
N.B.: Per le note si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

2.6.4. Lo stato di avanzamento a livello regionale

Riguardo allo stato di avanzamento dei lavori a livello regionale, prendendo in esame il valore economico regionale ripartito per le diverse fasi individuate, per le opere senza contratto, ovvero in progettazione, in gara o aggiudicate, si osservano quote superiori alla media nazionale (63,8%) per quattordici regioni su venti, con percentuali comprese tra il 65,9% del Lazio e il 92% del Molise. Quote superiori al 90% si rilevano anche in Piemonte e Trentino Alto Adige.

Passando alle opere con contratto e lavori non avviati, la quota media nazionale, pari a 8,5 punti percentuali, è superata da sei regioni su venti, con percentuali comprese tra il 13,3% della Lombardia (risultano contrattualizzati, ma non avviati, i lavori della tratta AV/AC Brescia-Verona e della metrotranvia di Milano Parco Nord-Desio-Seregno) e il 25,1% della Calabria (risultano contrattualizzati, ma non avviati, i lavori relativi al Megalotto 3, Sibari – SS 534 e Roseto Capo Spulico della SS 106 Jonica).

Per i lavori in corso di esecuzione, invece, si osservano quote più alte della media nazionale (16,7%) per sei regioni, con percentuali comprese tra il 17,6% della Basilicata e il 41% della Lombardia. L'elevata incidenza delle opere in corso in Lombardia è dovuta principalmente ai lavori in corso per la realizzazione dei collegamenti autostradali Pedemontana Lombarda (in data 11 maggio 2015 risultano ultimati i lavori relativi alle tratte A-CO1-VA1, mentre sono in corso i lavori sulle restanti tratte con ultimazione prevista entro il 2021), BreBeMi (il collegamento autostradale è stato aperto al traffico il 23 luglio 2014, ma l'ultimazione delle opere complementari è prevista entro il 2016) e Tangenziale est esterna di Milano (il collegamento autostradale è stato aperto al traffico il 16 maggio 2015, ma l'ultimazione delle opere complementari è prevista entro il 2016).

Infine riguardo ai lavori ultimati, quote più alte della media nazionale si rilevano per otto regioni, con percentuali comprese tra l'11,3% della Lombardia e il 35,8% della Toscana (determinante l'ultimazione dei lavori relativi alla Variante di Valico).

Tabella 2.10. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	16.703	0	0	673	827	104	0	18.307
Valle d'Aosta	411	0	0	0	0	145	0	556
Lombardia (b)	10.314	42	520	4.187	12.944	3.557	0	31.563
Liguria (c)	16.625	0	0	4.651	2.384	382	17	24.058
Trentino Alto Adige (d)	7.588	0	0	0	577	260	0	8.425
Veneto (e)	14.748	4.436	2.133	5.402	7.642	1.358	0	35.720
Friuli Venezia Giulia (f)	6.463	0	656	185	132	552	0	7.988
Emilia Romagna (g)	8.646	160	634	2.420	185	178	0	12.222
Toscana (h)	6.341	0	0	0	2.152	4.740	0	13.233
Umbria (i)	5.284	145	0	343	2.030	80	180	8.063
Marche (l)	2.966	0	0	720	43	327	0	4.055
Lazio (m)	7.617	2.729	0	782	2.384	2.183	9	15.704
Abruzzo (n)	1.162	0	84	0	18	335	0	1.598
Molise (o)	3.371	0	0	0	164	27	100	3.662
Campania (p)	13.077	391	291	679	5.064	555	0	20.057
Puglia (q)	2.429	36	0	288	1.210	1.156	0	5.120
Basilicata (r)	7.017	0	86	0	1.565	201	0	8.868
Calabria (s)	1.844	0	0	1.482	690	1.643	240	5.899
Sicilia (t)	18.379	74	79	1.340	4.440	2.736	147	27.196
Sardegna (u)	2.202	147	55	279	624	929	119	4.355
N.R. a livello regionale (v)	1.728	10.445	0	0	1.620	7.319	1.176	22.287
TOTALE	**154.914**	**18.604**	**4.537**	**23.430**	**46.696**	**28.767**	**1.988**	**278.936**
CENTRO-NORD (w)	103.705	17.577	3.943	19.362	31.301	14.758	206	190.853
MEZZOGIORNO(x)	51.209	1.027	594	4.068	14.938	13.780	606	86.222
N.R. a livello macroarea (z)	0	0	0	0	457	229	1.176	1.862

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

Tabella 2.11. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento - Composizione %

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	91,2%	0,0%	0,0%	3,7%	4,5%	0,6%	0,0%	100,0%
Valle d'Aosta	74,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,0%	0,0%	100,0%
Lombardia (b)	32,7%	0,1%	1,6%	13,3%	41,0%	11,3%	0,0%	100,0%
Liguria (c)	69,1%	0,0%	0,0%	19,3%	9,9%	1,6%	0,1%	100,0%
Trentino Alto Adige (d)	90,1%	0,0%	0,0%	0,0%	6,9%	3,1%	0,0%	100,0%
Veneto (e)	41,3%	12,4%	6,0%	15,1%	21,4%	3,8%	0,0%	100,0%
Friuli Venezia Giulia (f)	80,9%	0,0%	8,2%	2,3%	1,7%	6,9%	0,0%	100,0%
Emilia Romagna (g)	70,7%	1,3%	5,2%	19,8%	1,5%	1,5%	0,0%	100,0%
Toscana (h)	47,9%	0,0%	0,0%	0,0%	16,3%	35,8%	0,0%	100,0%
Umbria (i)	65,5%	1,8%	0,0%	4,3%	25,2%	1,0%	2,2%	100,0%
Marche (l)	73,1%	0,0%	0,0%	17,7%	1,1%	8,1%	0,0%	100,0%
Lazio (m)	48,5%	17,4%	0,0%	5,0%	15,2%	13,9%	0,1%	100,0%
Abruzzo (n)	72,7%	0,0%	5,2%	0,0%	1,1%	21,0%	0,0%	100,0%
Molise (o)	92,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	0,7%	2,7%	100,0%
Campania (p)	65,2%	1,9%	1,4%	3,4%	25,2%	2,8%	0,0%	100,0%
Puglia (q)	47,5%	0,7%	0,0%	5,6%	23,6%	22,6%	0,0%	100,0%
Basilicata (r)	79,1%	0,0%	1,0%	0,0%	17,6%	2,3%	0,0%	100,0%
Calabria (s)	31,3%	0,0%	0,0%	25,1%	11,7%	27,9%	4,1%	100,0%
Sicilia (t)	67,6%	0,3%	0,3%	4,9%	16,3%	10,1%	0,5%	100,0%
Sardegna (u)	50,6%	3,4%	1,3%	6,4%	14,3%	21,3%	2,7%	100,0%
N.R. a livello regionale (v)	7,8%	46,9%	0,0%	0,0%	7,3%	32,8%	5,3%	100,0%
TOTALE	**55,5%**	**6,7%**	**1,6%**	**8,4%**	**16,7%**	**10,3%**	**0,7%**	**100,0%**
CENTRO-NORD (w)	54,3%	9,2%	2,1%	10,1%	16,4%	7,7%	0,1%	100,0%
MEZZOGIORNO(x)	59,4%	1,2%	0,7%	4,7%	17,3%	16,0%	0,7%	100,0%
N.R. a livello macroarea (z)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	24,6%	12,3%	63,2%	100,0%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

Tabella 2.12. - IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento - Composizione %

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	10,8%	0,0%	0,0%	2,9%	1,8%	0,4%	0,0%	6,6%
Valle d'Aosta	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,2%
Lombardia (b)	6,7%	0,2%	11,5%	17,9%	27,7%	12,4%	0,0%	11,3%
Liguria (c)	10,7%	0,0%	0,0%	19,8%	5,1%	1,3%	0,9%	8,6%
Trentino Alto Adige (d)	4,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,9%	0,0%	3,0%
Veneto (e)	9,5%	23,8%	47,0%	23,1%	16,4%	4,7%	0,0%	12,8%
Friuli Venezia Giulia (f)	4,2%	0,0%	14,5%	0,8%	0,3%	1,9%	0,0%	2,9%
Emilia Romagna (g)	5,6%	0,9%	14,0%	10,3%	0,4%	0,6%	0,0%	4,4%
Toscana (h)	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	4,6%	16,5%	0,0%	4,7%
Umbria (i)	3,4%	0,8%	0,0%	1,5%	4,3%	0,3%	9,0%	2,9%
Marche (l)	1,9%	0,0%	0,0%	3,1%	0,1%	1,1%	0,0%	1,5%
Lazio (m)	4,9%	14,7%	0,0%	3,3%	5,1%	7,6%	0,5%	5,6%
Abruzzo (n)	0,7%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,6%
Molise (o)	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	5,0%	1,3%
Campania (p)	8,4%	2,1%	6,4%	2,9%	10,8%	1,9%	0,0%	7,2%
Puglia (q)	1,6%	0,2%	0,0%	1,2%	2,6%	4,0%	0,0%	1,8%
Basilicata (r)	4,5%	0,0%	1,9%	0,0%	3,4%	0,7%	0,0%	3,2%
Calabria (s)	1,2%	0,0%	0,0%	6,3%	1,5%	5,7%	12,1%	2,1%
Sicilia (t)	11,9%	0,4%	1,7%	5,7%	9,5%	9,5%	7,4%	9,7%
Sardegna (u)	1,4%	0,8%	1,2%	1,2%	1,3%	3,2%	6,0%	1,6%
N.R. a livello regionale (v)	1,1%	56,1%	0,0%	0,0%	3,5%	25,4%	59,1%	8,0%
TOTALE	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**
CENTRO-NORD (w)	66,9%	94,5%	86,9%	82,6%	67,0%	51,3%	10,4%	68,4%
MEZZOGIORNO(x)	33,1%	5,5%	13,1%	17,4%	32,0%	47,9%	30,5%	30,9%
N.R. a livello macroarea (z)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,8%	59,1%	0,7%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le "Note alla Tabella 2.8."

CAPITOLO TERZO
LE OPERE PRIORITARIE

3.1. Premessa

Il gruppo di venticinque opere prioritarie, elencate nell'allegato al Documento di economia e finanza 2015, come già evidenziato in altre parti del Rapporto, rappresenta una prima selezione delle opere che dovrebbero confluire nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP), che dovrebbe essere adottato entro un anno dall'entrata in vigore del nuovo Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

L'esigenza di razionalizzazione e di selezione delle priorità degli interventi inseriti nel Programma delle infrastrutture stategiche è stata richiamata in più occasioni nel corso dell'esame dei documenti programmatici, che hanno aggiornato negli anni il Programma medesimo.

L'allegato al DEF 2015 precisa che le venticinque opere prioritarie sono state selezionate a valle di un processo che, partendo dall'analisi dei flussi di domanda riguardanti il trasporto dei passeggeri e delle merci e della dotazione infrastrutturale italiana, identifica le linee strategiche nazionali in materia di trasporti volte: al potenziamento delle linee ferroviarie lungo le reti TEN (*Transeuropean networks*), favorendo l'intermodalità e l'interoperabilità, con priorità per le reti *core* di valico e del Sud; al rafforzamento della mobilità sostenibile delle aree metropolitane più congestionate; a intervenire sulle tratte viarie più congestionate e sui collegamenti mancanti con la rete centrale. A tali interventi si aggiunge la salvaguardia della laguna veneta (Mo.S.E).

Alla luce dei predetti indirizzi, quindi le opere sono state selezionate sulla base di una valutazione: di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali; dello stato di avanzamento; della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

L'elenco delle venticinque opere prioritarie è stato recentemente confermato dall'allegato al Documento di economia e finanza 2016 denominato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica". Merita, altresì, segnalare che sull'Allegato al DEF 2015 è stata avviata, nel mese di agosto 2015, la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS)[3].

Le venticinque opere prioritarie, come ricostruite nel 10° Rapporto, includono tutti gli interventi ad esse riconducibili inseriti nel PIS 2015, compresi quelli ultimati. Tale scelta, oltre all'opportunità di considerare l'opera nella sua interezza, è determinata dall'impossibilità di identificare puntualmente gli interventi il cui costo concorre a formare l'ammontare complessivo delle opere prioritarie indicato negli allegati ai DEF 2015 e 2016. Per tali opere, infatti, gli elenchi riportati nei predetti allegati non forniscono un dettaglio degli interventi, ma solo i costi aggregati per singola opera. Il costo delle opere prioritarie, come ricostruito nel 10° Rapporto, non è quindi, in parte, confrontabile con quello riportato negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2015 e 2016, in quanto tali costi in alcuni casi riguardano una parte di esse.

In questo capitolo sono trattati gli esiti del monitoraggio sullo stato di attuazione delle 25 opere prioritarie al 31 marzo 2016. Quest'anno l'analisi dei risultati sullo stato di attuazione delle opere prioritarie è accompagnata da un approfondimento[4] dedicato all'analisi del contesto socio economico dei territori su cui insistono i collegamenti ferroviari e stradali di lunga percorrenza per la mobilità delle merci e delle persone di cui fanno parte le 16 opere prioritarie stradali e ferroviarie. La griglia territoriale utilizzata è quella dei sistemi locali e i collegamenti presi in considerazione sono sei collegamenti ferroviari - Torino-Lione, Milano-Venezia, Milano-Genova, Monaco-Verona, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina - e dieci collegamenti stradali: Agrigento-Caltanissetta, Salerno-Reggio

---

[3] I documenti riguardanti la procedura sono consultabili al seguente link http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1563/2539.

[4] Si vedano il focus *Opere prioritarie e sistemi locali: un approfondimento socio economico* nel Vol. n. 234, parte prima, per l'analisi d'insieme, e l'Allegato al presente Rapporto in cui è riportata l'analisi di dettaglio per ciascun collegamento.

Calabria, Taranto-Reggio Calabria - Olbia-Sassari, Grosseto-Siena, Quadrilatero Marche-Umbria, Venezia-Trieste, Pedemontana Veneta, Pedemontana Lombarda e Tangenziale est esterna di Milano. Sono esclusi dall'analisi il Mo.S.E. e i collegamenti ferroviari metropolitani, interessati prevalentemente da spostamenti in ambito urbano, che avrebbero richiesto una delimitazione delle fasce di competenza di tipo sub-comunale. L'analisi considera i predetti collegamenti stradali e ferroviari, di cui fanno parte le 16 opere prioritarie, nella loro interezza.

Di seguito sono riportati il cartogramma, con la localizzazione territoriale delle 25 opere prioritarie elencate nell'allegato al Documento di economia e finanza 2015 come ricostruite nel 10° Rapporto, e una tavola riepilogativa con le informazioni riguardanti le singole opere prioritarie sulla base del decimo monitoraggio.

In particolare, nel cartogramma, che risponde alla sola esigenza di localizzare le opere prioritarie sul territorio, sono riportati i confini dei 611 sistemi locali, i tracciati delle reti autostradale e ferroviaria esistente, i collegamenti ferroviari e stradali di lunga percorrenza di cui fanno parte le 16 opere prioritarie stradali e ferroviarie e le città interessate dalle altre opere prioritarie, il Mo.S.E. e le reti metropolitane delle città di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo e Catania.

Nella tavola riepilogativa invece sono riportati il tipo di infrastruttura, la denominazione, il costo aggiornato al 31 marzo 2016, il numero della scheda opera nel sistema SILOS, per le opere esaminate dal CIPE e per quelle di competenza del Commissario Straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, e le notazioni riguardanti gli interventi ricompresi nell'opera prioritaria come ricostruita nel decimo monitoraggio. L'elenco dettagliato degli interventi riferibili a ciascuna opera prioritaria è consultabile nel sistema SILOS.

Cartogramma 3.1. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO – La localizzazione territoriale delle 25 opere prioritarie

Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi da fonti varie

Tavola 3.1. – LE 25 OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO

Progr.vo opera	Tipo infrastruttura	Denominazione	Costo al 31 marzo 2016 (Meuro)	Scheda Silos	Note
1	Ferrovia	Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	4.564	2	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, fa riferimento al progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - Sezione internazionale – Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano, dal confine di Stato fino a Chiusa San Michele", approvato con delibera CIPE n. 57 del 3 agosto 2011 e incluso nell'11° Allegato infrastrutture approvato dal CIPE con delibera 26/2014. Con delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015, è stato approvato il progetto definitivo della prima fase funzionale, la tratta nazionale della sezione transfrontaliera, e più precisamente la galleria di base, dal confine di Stato fino all'imbocco di Susa, e le opere connesse alla Area di sicurezza Clarea, del costo complessivo di 2,6 miliardi di euro.
2	Ferrovia	Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero (parte italiana)	4.400	3	
3	Ferrovia	Linea AV/AC Milano-Venezia: tratta Milano-Verona	6.004	5	Gli interventi nel nodo di Verona, funzionali all'ingresso delle tratte AV/AC nel nodo, sono compresi tra gli interventi relativi all'ingresso nel nodo di Verona delle tratte AV/AC Brescia-Verona (scheda 5) e Verona-Padova (scheda 7).
		Linea AV/AC Milano-Venezia: tratta Verona-Padova	5.402	7	
		Nodo di Verona-	-	8	
4	Ferrovia	Linea AV/AC Milano-Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200	39	

Tavola 3.1. – LE 25 OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO

Progr.vo opera	Tipo infrastruttura	Denominazione	Costo al 31 marzo 2016 (Meuro)	Scheda Silos	Note
5	Ferrovia	Linea AV-AC Napoli Bari	6.178	211	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include gli interventi di cui al punto 1.1. dell'allegato all'ordinanza n. 4 del Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina.
6	Ferrovia	Linea AV-AC Palermo-Catania-Messina	8.633	212	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include gli interventi di cui al punto 1.2. dell'allegato all'ordinanza n. 4 del Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina.
7	Strade	Autostrada A4 Venezia-Trieste: terza corsia Quarto d'Altino-Villesse	1.685	15	L'opera come ricostruita nel 10° Rapporto considera gli interventi dell'opera "A4 Venezia-Trieste" inserita nell'11° Allegato infrastrutture approvato dal CIPE con delibera 26/2014.
8	Strade	Pedemontana Lombarda	4.118	25	
9	Strade	Pedemontana Veneta	2.258	29	
10	Strade	Tangenziale est esterna di Milano	1.660	32	
11	Strade	A3 Salerno-Reggio Calabria	9.053	53	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include anche gli interventi ultimati.
12	Strade	Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	1.535	56	
13	Strade	E78 - Tratto 1 Grosseto-Siena	517	70 (Lotti 5,6,7 e 8)	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include i lotti da 3 a 9.

Tavola 3.1. – LE 25 OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO

Progr.vo opera	Tipo infrastruttura	Denominazione	Costo al 31 marzo 2016 (Meuro)	Scheda Silos	Note
14	Strade	Quadrilatero Marche Umbria	2.508	71	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include anche gli interventi ultimati e le aree leader.
15	Strade	SS 106 Jonica: Taranto-Reggio Calabria	4.228	79, 80, 81, 82, 189	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include anche gli interventi ultimati. Sono, inoltre, compresi gli interventi non esaminati dal CIPE al 31/03/2016.
16	Strade	SS 597/199 Sassari - Olbia	805	204	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include anche il lotto "Adeguamento Ponte Rio Padrongianus", lavori ultimati.
17	Mo.S.E.	Sistema MO.S.E.	5.493	64	
18	Metropolitane	Torino: Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario - Stazione di Rebaudengo	180	193	
		Torino metropolitana: linea 1	804	93 Linea 1 - Prolungamento sud - Tratta funzionale 4: Lingotto-Nizza-Bengasi	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include i prolungamenti sud (193,552 Meuro) e ovest (304,320 Meuro) e le tratte di completamento (306,070 euro).
19	Metropolitane	Milano: linea M4 Lorenteggio-Linate	1.820	87	
		Milano: linea M5 Bignami-Garibaldi-San Siro	1.361	89 e 95	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include le due tratte "Bignami-Garibaldi" e "Garibaldi-San Siro".
20	Metropolitane	Roma: linea C	3.740	105	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include anche gli interventi ultimati.

Tavola 3.1. – LE 25 OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO

Progr.vo opera	Tipo infrastruttura	Denominazione	Costo al 31 marzo 2016 (Meuro)	Scheda Silos	Note
21	Metropolitane	Napoli: linea 6	766	107	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include il 1° e 2° lotto della tratta Mostra-Mergellina-Municipio, del costo di 601.620.400,10 euro, e il lotto di completamento, del costo di 164.287.324,90 euro.
		Napoli: linea 1	2.409	106 e 108	L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include le tratte Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio e Dante-Garibaldi-Centro direzionale. Riguardo a quest'ultimo intervento il CIPE, nella delibera n. 26 del 2014, ha rilevato che non è stato riportato nell'11° Allegato nell'ambito della infrastruttura "Napoli metropolitana" ricordando che era presente nel 10° Allegato. Per tale ragione nel 9° Rapporto l'opera è stata classificata tra le opere non presenti nella tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture al DEF 2014.
22	Metropolitane	Catania: Circumetnea	883	122	
23	Metropolitane	Palermo: Nodo integrato	1.152		Opera PIS non esaminata dal CIPE al 31/03/2016.
24	Metropolitane	Firenze: sistema tranviario	1.375		L'opera, come ricostruita nel 10° Rapporto, include le linee 1, 2, 3.1, 3.2, 4 e il sottoattraversamento centro storico. Opera PIS non esaminata dal CIPE al 31/03/2016.
25	Metropolitane	Bologna: Servizio Ferroviario Metropolitano	363	196	
		TOTALE	**90.093**		

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

3.2. Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle 25 opere prioritarie, come ricostruito nel 10° Rapporto, è pari a 90,1 miliardi, il 32% del costo del "Programma delle Infrastrutture Strategiche 2015" (278,9 miliardi).

Tabella 3.2. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi al 31 marzo 2016 - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

Monitoraggio	*Costo*	*Variazioni assolute*	*Variazioni %*
9° Rapporto	107.796	-	-
10 ° Rapporto	90.093	-17.703	-16,4

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Rispetto ai valori del 9° Rapporto si rileva una riduzione di 17,7 miliardi (-16,4%). Tale risultato è dovuto all'aggiornamento dei costi, prevalentemente in riduzione, di alcuni progetti.

Le riduzioni di costo più significative riguardano la A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica. In particolare, il costo complessivo dell'ammodernamento e messa in sicurezza dell'A3 Salerno-Reggio Calabria passa da 10,6 miliardi (costo al 31 dicembre 2014) a 9,1 miliardi (costo al 31 marzo 2016). Più rilevante la riduzione rilevata per ammodernare e mettere in sicurezza la SS 106 Jonica, il cui costo si riduce da circa 20 miliardi a 4,2. Tali riduzioni di costo sono in parte imputabili alla nuova strategia di ANAS per completare e mettere in sicurezza la rete stradale nazionale, che privilegia gli interventi di sistemazione e messa in sicurezza della rete stradale esistente rispetto alle nuove opere.

Altre riduzioni di costo significative riguardano la tratta AV/AC Verona-Padova, il cui costo si riduce di 649 milioni, da 6.051 milioni (costo indicato nel Contratto di programma 2012-2016, parte investimenti) a 5.402 milioni (costo indicato nell'Accordo, tra MIT e RFI Spa, per l'aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 di dicembre 2014) e la Galleria di Base del Brennero, il cui costo si riduce di 465 milioni (da quasi 4,9 miliardi a 4,4). In

quest'ultimo caso la variazione di costo è dovuta, in base a quanto riportato nella delibera CIPE 44/2015, alla revisione del progetto, ai ribassi d'asta consuntivati a fronte delle gare di appalto già esperite e alle risultanze a consuntivo degli appalti già conclusi, nonché all'aggiornamento dei coefficienti inflattivi annui previsionali.

L'83% dei costi (circa 75 miliardi) riguarda opere esaminate dal CIPE. Un altro 11% (circa 10 miliardi) riguarda opere non esaminate dal CIPE di competenza del Commissario straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, e il restante 6% (circa 5 miliardi) riguarda altri interventi. Fanno parte di quest'ultimo gruppo alcuni lotti della SS 106 Jonica e del collegamento stradale Grosseto-Siena, il sistema tranviario fiorentino e il completamento della linea 1 della metropolitana di Torino.

Rispetto al costo delle opere prioritarie, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 60,2 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a 29,9 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 66,8% del costo: per il 57,2%, 51,5 miliardi, sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 9,6 %, 8,7 miliardi, da finanziamenti privati.

Tabella 3.2. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Raffronto tra monitoraggi - Costi e disponibilità - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

		9° Rapporto		**10 ° Rapporto**	
		Valori assoluti	*%*	***Valori assoluti***	*%*
Costo		**107.796**	**100,0**	**90.093**	**100,0**
Disponibilità		**57.943**	**53,8**	**60.170**	**66,8**
	Pubblico	*49.305*	45,7	*51.507*	57,2
	Privato	*8.638*	8,0	*8.663*	9,6

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le risorse assegnate nell'ultimo anno sono pari a 4,4 miliardi di euro di cui circa 4,1 miliardi a valere sulle risorse della Legge di

stabilità 2015 (3 miliardi per consentire l'avvio di nuovi cantieri dell'alta velocità nella tratta Milano-Venezia, 570 milioni per il 3° lotto costruttivo della Galleria del Brennero, 400 milioni per il 3° lotto costruttivo del Terzo valico dei Giovi e 137 milioni per la prosecuzione dei lavori del Mo.S.E.) e 265 milioni sulle risorse del Contratto di programma 2015 dell'Anas (237 milioni per i lotti 4 e 9 del collegamento stradale Grosseto-Siena, 17 milioni per due lotti della SS 106 Jonica e 11 milioni per un lotto della A3 Sa-Rc).

Tabella 3.3. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Risorse disponibili per fonte di finanziamento - Importi in Meuro

Fonti di finanziamento	**Importi**	**%**
Finanziamenti pubblici	51.507	85,6
di cui		
Fondi Legge Obiettivo	*12.243*	*20,3*
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a)	*1.448*	*2,4*
Fondo "sblocca cantieri" (d)	*2.567*	*4,3*
Fondo revoche (e)	*158*	*0,3*
Fondo infrastrutture	*184*	*0,3*
FSC – Opere indifferibili (b)	*801*	*1,3*
FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (c)	*1.655*	*2,7*
Legge stabilità 2015	*4.107*	*6,8*
CdP ANAS 2015	*265*	*0,4*
Altri finanziamenti pubblici (f)	*28.080*	*46,7*
Finanziamenti privati (g)	8.663	14,4
Totale disponibilità	**60.170**	**100,0**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011 e s.m.i.
(b) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, della legge n. 183/2011.
(c) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Risorse assegnate con la delibera CIPE 62/2011 per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud (PNS).
(d) Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 le cui risorse sono state incrementate dai commi 1 e 1-bis dell'articolo 3 del decreto legge 133/2014.
(e) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge n. 98/2011.
(f) Altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, finanziamenti di Anas e RFI.
(g) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

In occasione della seduta del CIPE del 1° maggio 2016, dopo il termine del monitoraggio, sono state esaminate tre opere prioritarie: il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) di Bologna, la Linea AV/AC Milano-Verona e la Galleria di base del Brennero. Per

quest'ultima opera il CIPE ha approvato l'avvio della realizzazione del 4° lotto costruttivo del valore complessivo di 1,25 miliardi di euro, e ha assegnato a RFI Spa circa un miliardo di euro, di cui: 200 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 176, della legge 228/2012 (Legge di stabilità 2013) come rifinanziato dalla legge n. 208/2015 (Legge di stabilità 2016) tabella E; 480,797 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge n. 266/2005 (Legge finanziaria 2006) come rifinanziato dalla legge n. 208/2015 (Legge di stabilità 2016) tabella E; 355,018 milioni di euro a valere sulle risorse nazionali già stanziate per i primi tre lotti costruttivi e rese disponibili dall'ottenimento di cofinanziamenti europei *Connecting Europe Facility* (CEF) per il quadriennio 2016-2019. Il CIPE ha preso atto, tra l'altro, che sono stati assegnati dall'Unione europea, per il suddetto 4° lotto costruttivo, risorse CEF per 214,185 milioni di euro.

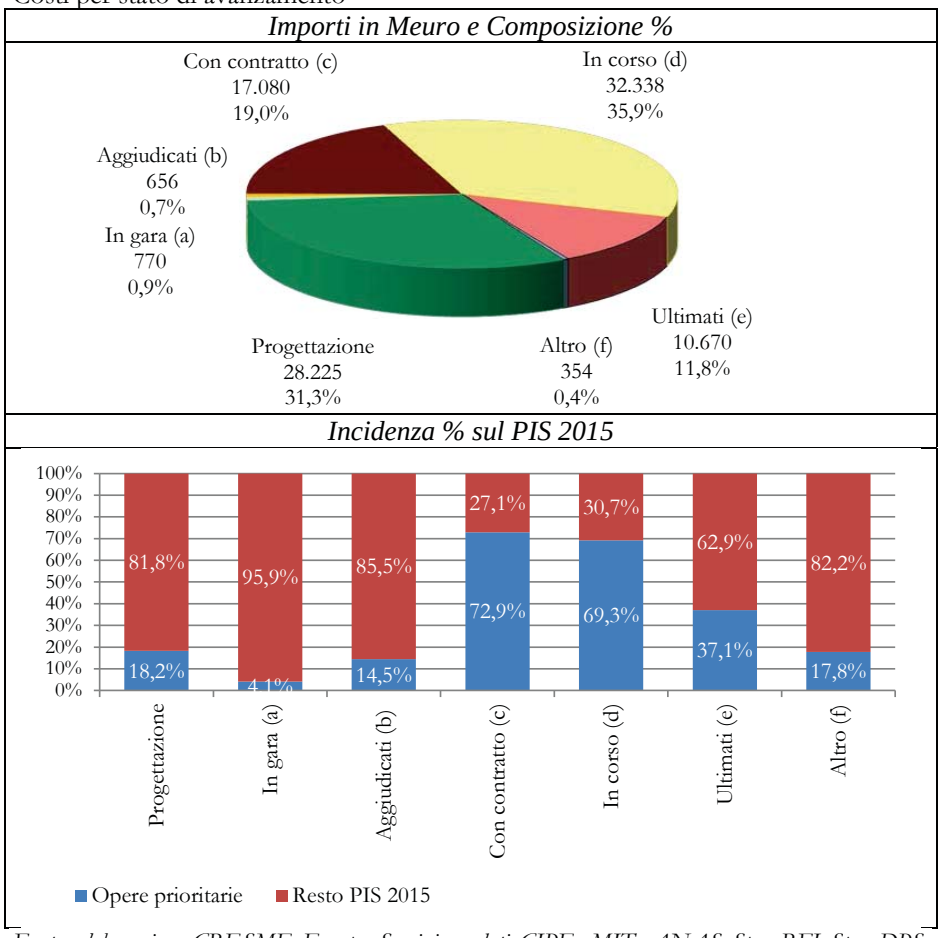
Per quanto riguarda le altre due opere prioriarie l'esame del CIPE ha riguardato l'approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale del SFM di Bologna e la reiterazione, per la seconda volta, del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona.

3.3. Lo stato di avanzamento

Riguardo all'avanzamento fisico delle opere prioritarie al 31 marzo 2016, considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di 221 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, i lotti con lavori in corso di esecuzione insieme a quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori hanno un valore di circa 49 miliardi, pari al 55% del costo complessivo delle 25 opere prioritarie al 31 marzo 2016. Tali lotti dovrebbero rappresentare gli interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), "ovvero gli interventi in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera" (art. 200, comma 3 del D.Lgs. 50/2016). In particolare, i lavori in corso di esecuzione hanno un costo di 32,3 miliardi, pari al 35,9% del costo complessivo

delle opere prioritarie e al 69,3% del valore dei lavori in corso del PIS 2015 (46,7 miliardi). Un altro 19% del costo, pari a circa 17,1 miliardi, riguarda lotti con contratto approvato e lavori non avviati (vi rientrano, tra gli altri, alcuni lotti dei collegamenti ferroviari AV/AC Milano-Venezia e Genova-Milano). Rispetto ai lavori con contratto del PIS 2015 rappresentano una quota del 72,9%.

Grafico 3.1. - OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per stato di avanzamento



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

I lotti in progettazione hanno un costo di 28,2 miliardi e rappresentano circa un terzo del costo delle opere prioritarie e il 18,2% delle opere in fase di progettazione del PIS 2015. Rientrano in questo gruppo, tra gli altri, i collegamenti ferroviari Torino-Lione,

Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina e i lotti costruttivi dal 3° al 6° del valico del Brennero.

I lotti con gara in corso o aggiudicata rappresentano meno del 2% (1,4 miliardi).

L'11,8%, circa 10,7 miliardi, riguarda i lotti ultimati tra i quali sono inclusi, tra gli altri, alcuni lotti della A3 Salerno-Reggio Calabria, della SS 106 Jonica, le tratte T6A e T7 della Linea C della metropolitana di Roma e la tratta Garibaldi-Bignami della linea 5 della metropolitana di Milano. Rispetto ai lotti ultimati del PIS 2015 rappresentano il 37,1%. Lo 0,4% (354 milioni) riguarda lotti con contratto risolto.

Il più elevato fabbisogno si riscontra, infine, per i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati (59,2%) e per quelli in fase di progettazione (69,0%).

Tabella 3.4. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro

	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Progettazione	28.225	8.738	19.487	31,3	14,5	65,1	100,0	31,0	69,0
In gara (a)	770	770	0	0,9	1,3	0,0	100,0	100,0	0,0
Aggiudicati (b)	656	656	0	0,7	1,1	0,0	100,0	100,0	0,0
Con contratto (c)	17.080	6.975	10.106	19,0	11,6	33,8	100,0	40,8	59,2
In corso (d)	32.338	31.855	483	35,9	52,9	1,6	100,0	98,5	1,5
Ultimati (e)	10.670	11.002	-332	11,8	18,3	-1,1	100,0	103,1	-3,1
Totale A	**89.739**	**59.996**	**29.743**	**99,6**	**99,7**	**99,4**	**100,0**	**66,9**	**33,1**
Misto (f)	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Contratto rescisso (g)	354	174	180	0,4	0,3	0,6	100,0	49,2	50,8
Non disponibile (h)	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale B	**354**	**174**	**180**	**0,4**	**0,3**	**0,6**	**100,0**	**49,2**	**50,8**
TOTALE A+B	**90.093**	**60.170**	**29.923**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**66,8**	**33,2**

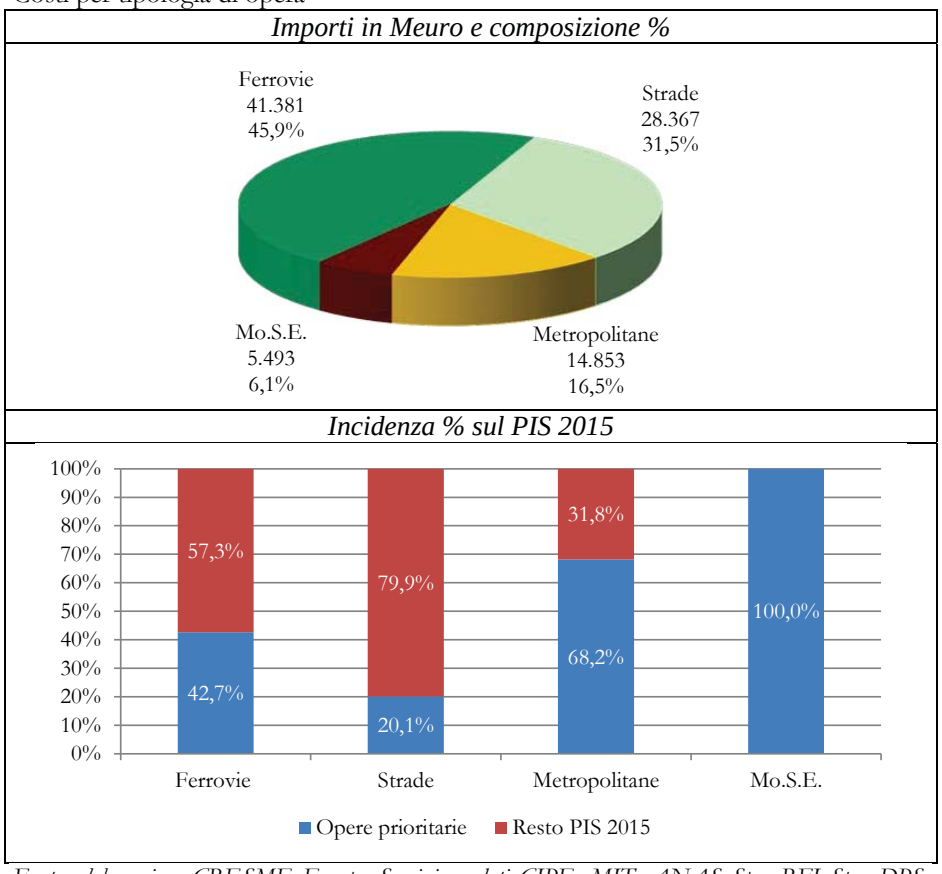
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto. (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria. (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati. (d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi. (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016. (f) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente. (g) Lotti per i quali si è giunti alla risoluzione del contratto. (h) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

3.4. La tipologia di opere

Tra le opere prioritarie vi sono sei opere ferroviarie, del costo complessivo di 41,4 miliardi, pari al 46% del costo totale delle 25 opere prioritarie e al 43% del costo delle opere ferroviarie del PIS 2015.

Si tratta di opere finalizzate al potenziamento del sistema ferroviario ad Alta Velocità/Alta Capacità per lo sviluppo dei corridoi europei TEN-T nelle regioni del Nord e del Mezzogiorno.

Grafico 3.2. - OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per tipologia di opera



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Il costo delle opere prioritarie per completare la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità al Nord è pari a 26,6 miliardi di cui 18,6

miliardi contrattualizzati (collegamento ferroviario AV/AC Treviglio-Brescia-Verona-Padova, Terzo valico dei Giovi, lotti costruttivi 1 e 2 della Galleria di base del Brennero e il cunicolo esplorativo della Maddalena intervento propedeutico alla realizzazione del tunnel di base del collegamento ferroviario Torino-Lione). I restanti 8 miliardi sono relativi alla tratta in territorio italiano del collegamento Torino-Lione (4,4 miliardi di cui 2,6 miliardi con progetto definitivo approvato dal CIPE nella seduta del 20 febbraio 2015) e ai lotti costruttivi dal 3° al 6° della Galleria di Base del Brennero (3,6 miliardi su un costo totale di 4,4 miliardi).

Riguardo allo stato di avanzamento, le prime delibere del CIPE, inerenti opere ferroviarie prioritarie localizzate al Nord, sono del 2003 e i lavori hanno avuto inizio nel 2011 nella tratta Treviglio-Brescia. L'entrata in esercizio delle opere è previsto tra il 2016 (Treviglio-Brescia) e il 2029 (Torino-Lione).

Il costo per estendere la rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità nelle regioni del Mezzogiorno, invece, è pari a 14,8 miliardi (6,2 miliardi per l'itinerario Napoli-Bari e 8,6 per l'itinerario Palermo-Catania-Messina). Riguardo allo stato di avanzamento, per la quasi totalità degli interventi risulta disponibile il progetto preliminare.

Al fine di accelerare la realizzazione della rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità nelle regioni del Mezzogiorno, nel 2015 ha inizio l'attuazione delle nuove procedure dell'articolo 1 del decreto legge n. 133 del 2014 (cd. "sblocca Italia"), che prevedono un accentramento dei poteri e delle funzioni in capo all'amministratore delegato di RFI che diviene Commissario straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina.

Tra dicembre 2014 e marzo 2016 sono state emanate diciannove ordinanze, di cui quindici relative all'approvazione di progetti. Tra i progetti approvati dal Commissario dell'itinerario Napoli-Bari si segnalano i progetti preliminare e definitivo della tratta Cancello-Frasso Telesino, il progetto definitivo della Variante Napoli-Cancello, i progetti definitivi delle opere anticipate connesse alle due

tratte. Tra i progetti dell'itinerario Palermo-Catania-Messina si segnalano invece i progetti preliminari delle tratte Bicocca-Catenanuova e Catenanuova -Raddusa Agira e i progetti definitivi delle opere anticipate connesse alle due tratte.

Le dieci opere stradali hanno un costo di 28,4 miliardi, pari al 31,5% del costo totale delle 25 opere prioritarie e al 20% del costo delle opere stradali del PIS 2015.

Si tratta di quattro tratte autostradali, del costo complessivo di 9,7 miliardi, da realizzare con il 76% di risorse private, localizzate in Lombardia (Pedemontana lombarda e Tangenziale est esterna di Milano) e nel nord est (Pedemontana Veneta e A4 Venezia-Trieste). Le restanti sei opere stradali, del costo complessivo di 18,6 miliardi da realizzare con risorse pubbliche, sono localizzate nelle regioni del Centro (Grosseto-Siena e Quadrilatero Marche-Umbria) e del Mezzogiorno (A3 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica Taranto-Reggio Calabria, SS 640 Agrigento-Caltanissetta e itinerario Sassari-Olbia).

Per quanto riguarda le opere stradali di competenza di ANAS Spa, con il nuovo Piano pluriennale ANAS 2015-2019 è cambiata la strategia per completare e mettere in sicurezza la rete stradale nazionale in cui si privilegiano gli interventi di sistemazione e messa in sicurezza della rete stradale esistente rispetto alle nuove opere. Tale strategia riguarda gli interventi per completare e mettere in sicurezza l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica.

Le opere prioritarie per il potenziamento del trasporto ferroviario metropolitano nelle grandi città sono otto ed hanno un costo complessivo di 14,9 miliardi, pari al 16,5% del costo totale delle 25 opere prioritarie e al 68% del costo delle reti metropolitane del PIS 2015. Il 68% del costo totale, pari a circa 10,1 miliardi, riguarda le reti metropolitane delle città di Milano, Roma e Napoli, dove risiedono più di 5 milioni di persone. Il restante 32%, pari a 4,8 miliardi, compete alle reti metropolitane delle città di Torino, Bologna, Firenze, Catania e Palermo, dove risiedono circa 2,7 milioni di abitanti.

A ferrovie, strade e metropolitane si unisce il Mo.S.E., opera prioritaria del costo complessivo di 5,5 miliardi, finanziata per il 96% con risorse pubbliche, con uno stato di avanzamento dei lavori dell'84% e ultimazione programmata per giugno 2018.

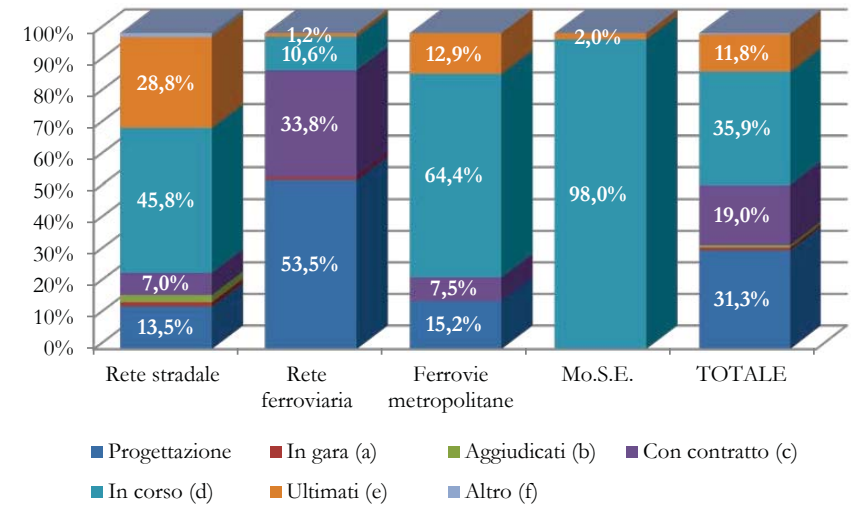
Tabella 3.5. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi, disponibilità e fabbisogni per tipologia di opera - Importi in Meuro

	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Ferrovie	41.381	16.745	24.635	45,9	27,8	82,3	100,0	40,5	59,5
Strade	28.367	25.427	2.939	31,5	42,3	9,8	100,0	89,6	10,4
Metropolitane	14.853	12.725	2.128	16,5	21,1	7,1	100,0	85,7	14,3
Mo.S.E.	5.493	5.273	221	6,1	8,8	0,7	100,0	96,0	4,0
TOTALE	**90.093**	**60.170**	**29.923**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**66,8**	**33,2**

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

Rispetto alla tipologia di opera, si rileva una maggiore incidenza delle fasi di realizzazione più avanzate per strade e ferrovie metropolitane. Per entrambe oltre il 70% del costo è relativo a lotti in corso o ultimati. Nel grafico 3.3 sono evidenziate le percentuali più significative dei costi per tipologia di opera e stato di avanzamento.

Grafico 3.3. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per tipologia di opera e stato di avanzamento - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

Per le opere ferroviarie, oltre il 50% del costo dei lotti è in fase di progettazione e la percentuale di lavori ultimati è di poco più dell'1%. Per tali opere, è rilevante la percentuale dei lavori contrattualizzati e non avviati (33,8%).

Tabella 3.7. - OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per tipologia di opera e stato di avanzamento - Importi in Meuro

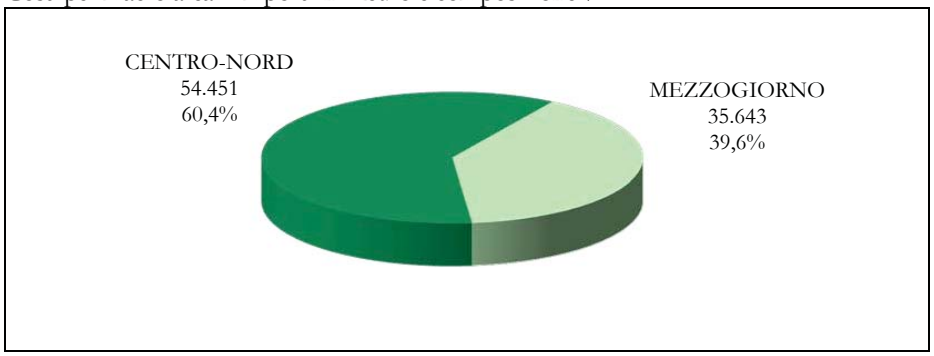
	Progettazione	In gara (a)	Aggiudicati (b)	Con contratto (c)	In corso (d)	Ultimati (e)	Altro (f)	Totale
Rete stradale	3.837	379	656	1.991	12.987	8.163	354	28.367
Rete ferroviaria	22.126	391		13.976	4.407	480		41.381
Ferr. metropolitane	2.262			1.114	9.560	1.918		14.853
Mo.S.E.					5.384	109		5.493
TOTALE	**28.225**	**770**	**656**	**17.080**	**32.338**	**10.670**	**354**	**90.093**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 3.3.

3.5. La distribuzione territoriale

In relazione alla distribuzione territoriale, nelle regioni del Centro-Nord si concentrano opere per un valore pari al 60% (circa 54,5 miliardi) e in quelle del Mezzogiorno per il restante 40% (circa 35,6 miliardi).

Grafico 3.4. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per macro area - Importi in Meuro e composizione %



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

Rispetto al costo delle opere prioritarie, le disponibilità finanziarie per le opere del Centro-Nord ammontano complessivamente a 38,6 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a 15,9 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 70,9% del costo: per il 77,5%, 29,9 miliardi, sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 22,5%, 8,7 miliardi, da finanziamenti privati.

Grafico 3.5. – OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi, disponibilità e fabbisogni per macro area - Importi in Meuro e composizione %

MACRO AREA	**Costo A**	**Disp. B**	**Fabb. A-B**	**Costo A**	**Disp. B**	**Fabb. A-B**	**Costo A**	**Disp. B**	**Fabb. A-B**
	Valori assoluti			Comp.ne vert.le			Comp.ne oriz.le		
CENTRO-NORD	54.451	38.583	15.867	60,4	64,1	53,0	100,0	70,9	29,1
MEZZOGIORNO	35.643	21.587	14.056	39,6	35,9	47,0	100,0	60,6	39,4
TOTALE	**90.093**	**60.170**	**29.923**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**66,8**	**33,2**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le disponibilità finanziarie per le opere del Mezzogiorno, invece, ammontano a 21,6 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a 14,1 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 60,6% del costo con risorse interamente pubbliche.

Rispetto allo stato di avanzamento, il 21% del costo delle opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, pari a circa 11,4 miliardi su 54,5 miliardi di costo totale, fa riferimento a lavori senza contratto. Un altro 28,0% (15,2 miliardi) riguarda lavori contrattualizzati ma non avviati. I lavori in corso rappresentano il 45,3% (24,6 miliardi) e quelli ultimati il 5,5% (circa 3 miliardi).

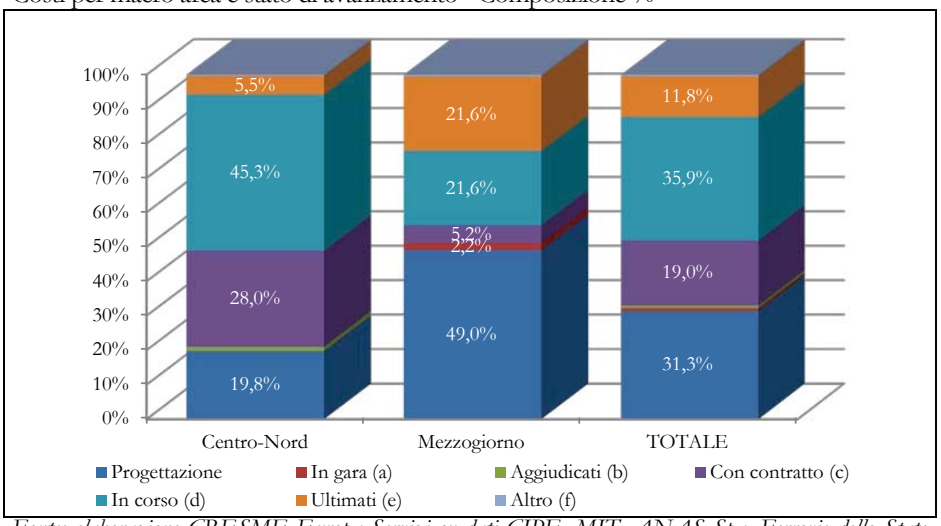
Tabella 3.8. - OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO
Costi per area geografica e stato di avanzamento - Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (a)	Aggiudicati (b)	Con contratto (c)	In corso (d)	Ultimati (e)	Altro (f)	Totale
Centro-Nord	10.761	0	656	15.238	24.645	2.970	180	54.451
Mezzogiorno	17.464	770	0	1.842	7.693	7.700	174	35.643
TOTALE	**28.225**	**770**	**656**	**17.080**	**32.338**	**10.670**	**354**	**90.093**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 3.3.

Il grafico 3.5 evidenzia le percentuali più significative dei costi per ciascuna macro area in relazione allo stato di avanzamento.

Grafico 3.5. - OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO - Costi per macro area e stato di avanzamento - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 3.3.

Nelle regioni del Mezzogiorno i lavori senza contratto rappresentano oltre la metà del costo, pari a circa 18,2 miliardi su 35,6 miliardi di costo totale. Più alta rispetto al Centro Nord anche la quota dei lavori ultimati, 21,6% (7,7 miliardi), che fa riferimento quasi interamente a lotti dell'A3 Salerno-Reggio Calabria e SS 106 Jonica. Sono invece più basse, rispetto a quanto rilevato per il Centro-Nord, le quote dei lavori contrattualizzati ma non avviati, 5,2% (poco più di 1,8 miliardi), e di quelli in corso, 21,6% (7,7 miliardi).

CAPITOLO QUARTO
LE OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE

4.1. Premessa

Il presente capitolo ha ad oggetto le opere non prioritarie, deliberate dal CIPE, per le quali sono disponibili dati e informazioni riguardanti i costi, le disponibilità e i fabbisogni, lo stato di avanzamento, la tipologia delle opere, nonché la distribuzione sul territorio. L'analisi sulle opere non prioritarie ha ad oggetto l'elenco degli interventi ricompresi nell'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013 considerato che è questo l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità di quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture srategiche. Su tale Allegato, infatti, è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata ed è stata approvata la delibera del CIPE n. 26 del 2014.

L'analisi riguarda 154 opere esaminate dal CIPE, tra ottobre 2002 e marzo 2016, per le quali sono consultabili nel sistema SILOS le schede opera con informazioni di dettaglio sullo stato di attuazione, dalla data di inserimento nel Programma delle infrasttrutture strategiche allo stato di avanzamento più recente.

Sono escluse dall'analisi i seguenti procedimenti interrotti: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (scheda 147); nuova conca di accesso al porto di Cremona (scheda 145); Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (scheda 101); Ponte sullo Stretto di Messina (scheda 65).

4.2. Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle 154 opere non prioritarie esaminate dal CIPE, tra ottobre 2002 e marzo 2016, è di 73,5 miliardi di euro, pari al 26% del costo del PIS 2015 (278,9 miliardi), di cui tre opere, del costo di 755 milioni, esaminate nel 2015: il raddoppio della tratta Termoli-Chieuti-Lesina della linea ferroviaria Pescara-Bari, esaminato nella

seduta del 28 gennaio 2015; il 3° lotto, da San Pelino allo svincolo di Marana, della SS 260 Picente, esaminato il 20 febbraio 2015; l'adeguamento e la messa in sicurezza della SS 131 "Carlo Felice" nel tratto tra il Km. 108 e il Km. 209 (risoluzione nodi critici 1° e 2° stralcio), esaminati il 23 dicembre 2015.

L'attività del CIPE su opere del PIS già deliberate al 31 marzo 2016, data del termine del monitoraggio, come già evidenziato in altre parti del Rapporto, è continuata anche dopo tale data e precisamente nella seduta del 1° maggio 2016. In tale occasione sono state nuovamente esaminate le seguenti opere: scheda 63 - Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse (misure di defiscalizzazione); scheda 1 - Galleria di sicurezza (parte italiana) traforo autostradale del Frejus (variante del progetto definitivo con un aumento della spesa di competenza italiana pari a 71,9 milioni di euro, comportando un aumento del costo complessivo dell'opera a 276,6 milioni di euro IVA esclusa); scheda 195 - Piccole e medie opere (rimodulazione del Programma); scheda 96 - Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia (approvazione del progetto definitivo "opere di completamento" e assegnazione delle risorse); Scheda 30 - Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi) (proroga di due anni della dichiarazione di pubblica utilità e approvazione del progetto definitivo della variante "Interconnessione tra la A35 - BreBemi e la A4-Autostrada Torino-Milano-Venezia-Trieste)"; scheda 148 - MOL - Acquedotto Molisano Centrale (approvazione della 2ª perizia di variante e aggiornamento del costo a 88,984 milioni).

Tabella 4.1. – OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

Monitoraggio	*Costo*	*Variazioni assolute*	*Variazioni %*
9° Rapporto	74.147	-	-
10 ° Rapporto	73.493	-654	-0,9

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Rispetto al 9° Rapporto, il costo delle 154 opere si riduce di 654 milioni (da 74.147 milioni a 73.493, -0,9%).

La variazione di costo più rilevante, dovuta alla revisione del progetto esistente, riguarda l'opera stradale "Variante di Formia". La soluzione alternativa al progetto definitivo approvato da ANAS Spa nel 2010, del costo di 735 milioni, prevede un costo di 160 milioni.

Rispetto al costo delle opere, le risorse disponibili ammontano a 44,3 miliardi e consentono una copertura finanziaria pari al 60%.

Rispetto al precedente monitoraggio risultano aumentate le risorse pubbliche e ridotte quelle private. Tale riduzione è dovuta principalmente all'aggiornamento delle disponibilità del collegamento stradale SS 372 "Caianello-Benevento" (Telesina) a seguito della delibera CIPE n. 45 del 29 aprile 2015, con la quale la proposta del promotore per la realizzazione dell'opera in *project financing* è stata valutata come giuridicamente non percorribile e finanziariamente non sostenibile. Con la stessa deliberazione, il CIPE, ha individuato Anas SpA quale soggetto aggiudicatore dell'intervento e ha confermato l'assegnazione a favore della stessa delle risorse pubbliche disponibili pari a 327,5 milioni. In conseguenza di ciò sono stati aggiornati i valori relativi a costo, disponibilità e fabbisogno. Nello specifico il costo dell'opera, in base a quanto riportato nel Contratto di programma Anas SpA relativo all'anno 2015 e nel Piano pluriennale degli investimenti 2015-2019, è aggiornato in 658,3 milioni di euro (costava 720 milioni di euro il progetto preliminare del promotore) e le disponibilità in 327,5 milioni di risorse pubbliche (nel precedente

monitoraggio era stata considerata una copertura totale dei costi di cui 320 milioni di euro di contributo privato).

Tabella 4.2. – OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Raffronto tra monitoraggi – Costi e disponibilità -Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

		9° Rapporto		**10 ° Rapporto**	
		Valori assoluti	*%*	***Valori assoluti***	*%*
Costo		**74.147**	**100,0**	**73.493**	**100,0**
Disponibilità		**44.433**	**59,9**	**44.274**	**60,2**
	Pubblico	*16.881*	22,8	*17.424*	23,7
	Privato	*27.552*	37,2	*26.850*	36,5

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Per le opere non prioritarie esaminate dal CIPE il contributo privato rappresenta il 60,6% delle disponibilità, pari a circa 27 miliardi. Il restante 39,4% è composto da risorse pubbliche, pari a circa 17 miliardi.

Le risorse assegnate nell'ultimo anno sono pari a 608 milioni di cui 485 milioni a valere sulle risorse della legge di stabilità 2015 - 260 milioni alla BreBeMi e 225 alla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, tratta Andora-Finale Ligure - e 122,5 milioni da risorse del Contratto di programma 2015 Anas. Queste ultime risorse sono state assegnate a: SS 11 "Padana Superiore", 1° stralcio da Magenta a Vigevano (118 milioni); "Variante di Formia" (1,5 milioni per la redazione del nuovo progetto definitivo che, come sopra anticipato, prevede una soluzione alternativa al progetto definitivo approvato da ANAS Spa nel 2010, con un costo che si riduce da 735 milioni a 160 milioni); "Direttrice Terni-Rieti", tratto Terni (loc. San Carlo)-confine regionale (3 milioni per maggiori esigenze per lavori in corso).

Tabella 4.3. – OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE – Risorse disponibili per fonte di finanziamento - Importi in Meuro

Fonti di finanziamento	**Importi**	**%**
Finanziamenti pubblici	17.424	39,4
di cui		
Fondi Legge Obiettivo	*4.914*	*11,1*
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a)	*384*	*0,9*
Fondo "sblocca cantieri" (d)	*368*	*0,8*
Fondo revoche (e)	*11*	*0,0*
Fondo infrastrutture	*254*	*0,6*
FSC – Opere indifferibili (b)	*586*	*1,3*
FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (c)	*739*	*1,7*
Legge stabilità 2015	*485*	*1,1*
CdP ANAS 2015	*123*	*0,3*
Altri finanziamenti pubblici (f)	*9.561*	*21,6*
Finanziamenti privati (g)	26.850	60,6
Totale disponibilità	**44.274**	**100,0**

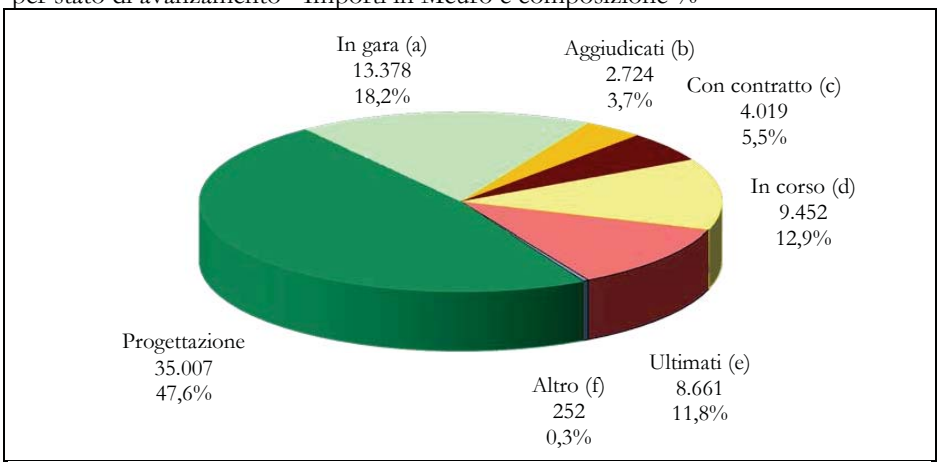
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
(a) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011 e s.m.i.
(b) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, della legge n. 183/2011.
(c) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Risorse assegnate con la delibera CIPE 62/2011 per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud (PNS).
(d) Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 le cui risorse sono state incrementate dai commi 1 e 1-bis dell'articolo 3 del decreto legge 133/2014.
(e) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge n. 98/2011.
(f) Altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, finanziamenti di Anas e RFI.
(g) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

4.3. Lo stato di avanzamento

Riguardo all'avanzamento fisico al 31 marzo 2016 delle opere non prioritarie esaminate dal CIPE, considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di 392 lotti, si rileva, in termini di costo, una alta incidenza dei lotti in fase di progettazione.

Il costo dei lotti in fase di progettazione è di circa 35 miliardi, pari a poco meno del 50% del costo totale (73,5 miliardi). In questo ambito, il fabbisogno finanziario residuo è elevato in quanto le disponibilità coprono meno del 20% del costo.

Grafico 4.1. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro e composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

I lotti in gara rappresentano il 18,2% (13,4 miliardi) del costo totale e quelli aggiudicati il 3,7% (2,7 miliardi).

I lotti con lavori in corso di esecuzione insieme a quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori hanno un valore di circa 13,5 miliardi, pari al 18,4% del costo complessivo delle 154 opere non prioritarie deliberate dal CIPE al 31 marzo 2016. Tali lotti dovrebbero rappresentare gli interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), "ovvero gli interventi in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera" (art. 200, comma 3 del D.Lgs. 50/2016). In particolare i lavori in corso rappresentano il 12,9% (9,5 miliardi) mentre quelli contrattualizzati e con lavori non avviati rappresentano il 5,5% (4 miliardi. Un altro 11,8% spetta ai lotti ultimati (8,7 miliardi). Infine, quote marginali spettano ai lotti con contratto risolto e a quelli per i quali non è

stato possibile individuare lo stato di avanzamento al 31 marzo 2016.

Tabella 4.4. – OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro e composizione %

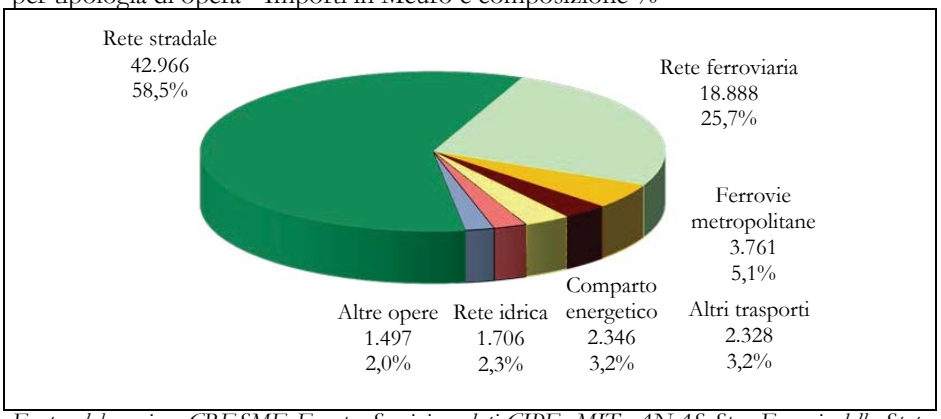
	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Progettazione	35.007	6.777	28.230	47,6	15,3	96,6	100,0	19,4	80,6
In gara (a)	13.378	12.640	737	18,2	28,6	2,5	100,0	94,5	5,5
Aggiudicati (b)	2.724	2.716	8	3,7	6,1	0,0	100,0	99,7	0,3
Con contratto (c)	4.019	3.511	508	5,5	7,9	1,7	100,0	87,4	12,6
In corso (d)	9.452	9.452	0	12,9	21,3	0,0	100,0	100,0	0,0
Ultimati (e)	8.661	8.990	-329	11,8	20,3	-1,1	100,0	103,8	-3,8
Totale A	**73.241**	**44.086**	**29.156**	**99,7**	**99,6**	**99,8**	**100,0**	**60,2**	**39,8**
Misto (fe)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto rescisso (g)	247	184	63	0,3	0,4	0,2	100,0	74,5	25,5
Non disponibile (h)	4	4	0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0
Totale B	**252**	**188**	**63**	**0,3**	**0,4**	**0,2**	**100,0**	**74,9**	**25,1**
TOTALE A+B	**73.493**	**44.274**	**29.219**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**60,2**	**39,8**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto ma lavori non avviati.
(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(f) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.
(g) Lotti per i quali si è giunti alla risoluzione del contratto.
(h) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

4.4. La tipologia di opere

Il 58,5% del costo complessivo, 43 miliardi su 73,5 miliardi totali, riguarda 61 opere stradali del costo medio di oltre 700 milioni.

Grafico 4.2. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi per tipologia di opera - Importi in Meuro e composizione %

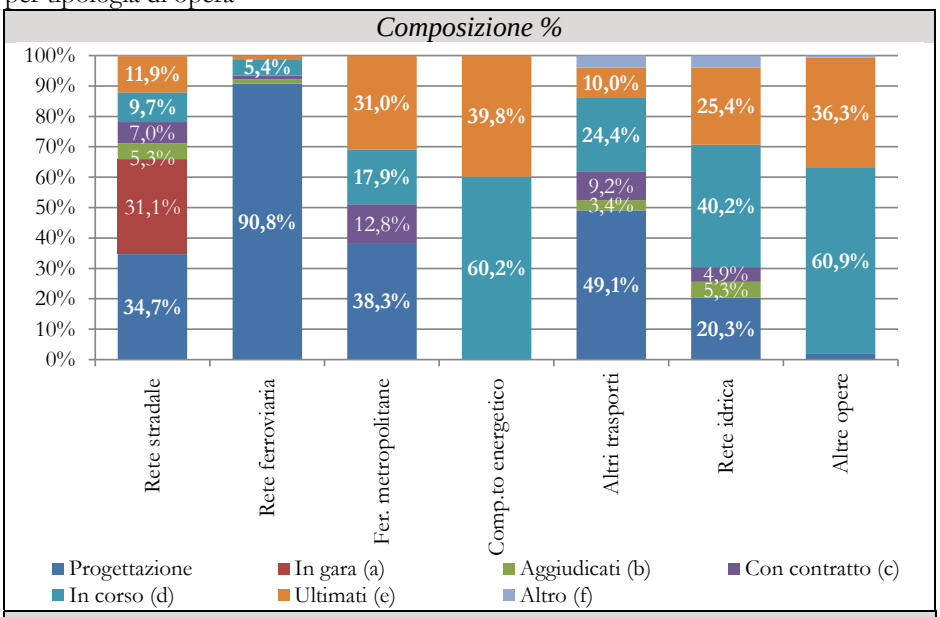


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le opere stradali con lavori non contrattualizzati, ovvero in fase di progettazione, in gara o aggiudicati, costano 30,6 miliardi, il 71% del costo totale delle opere stradali non prioritarie esaminate dal CIPE. Fanno parte di questo gruppo, tra gli altri, il collegamento Orte-Mestre, il cui progetto preliminare è stato trasmesso, nel mese di ottobre 2015, al Consiglio superiore dei lavori pubblici; l'Autostrada Medio Padana Veneta e il collegamento Via del Mare (A4-Jesolo e litorali) per i quali la Regione Veneto ha ritenuto di eseguire una verifica sul pubblico interesse e sulla sostenibilità economica ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 15/2015; il collegamento A31 Trento-Rovigo (Valdastico Nord) per la realizzazione del quale è stata manifestata la contrarietà della Provincia Autonoma di Trento; il collegamento Roma–Latina e Cisterna-Valmontone, per il quale Autostrade del Lazio, in data 16 novembre 2015 (a distanza di quasi quattro anni dalla pubblicazione del bando, avvenuta a dicembre 2011), ha disposto la provvisoria sospensione dei lavori della commissione di gara. A tali progetti si aggiunge l'autostrada Tirrenica, per la quale risulta in corso di redazione il nuovo progetto definitivo della tratta Rosignano Marittimo-Tarquinia, che in base al Protocollo di Intesa sottoscritto nel mese di maggio 2015 tra MIT, Regione Toscana, Regione Lazio, SAT e Autostrade per l'Italia, dovrà prevedere, tra l'altro, interventi

di adeguamento agli standard di sicurezza nel tratto stradale esistente, l'esenzione dai pedaggi autostradali per i residenti, la riduzione del consumo del territorio e interventi di miglioramento e di ottimizzazione finalizzati al contenimento dei costi. Per talune opere stradali non prioritarie esaminate dal CIPE è stata, pertanto, riscontrata l'esigenza di rivalutare i progetti in base al calo dei volumi di traffico, registrato negli ultimi anni con il perdurare della crisi economica. Nel grafico 4.3 sono evidenziate le percentuali più significative riferite alle diverse fasi di realizzazione per le varie tipologie di opera.

Grafico 4.3. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi per tipologia di opera -



Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (a)	Aggiudicati (b)	Con contratto (c)	In corso (d)	Ultimati (e)	Altro (f)	Totale
Rete stradale	14.894	13.378	2.294	2.998	4.189	5.129	84	42.966
Rete ferroviaria	17.152	-	261	240	1.014	222	-	18.888
Fer. metropolitane	1.441	-	-	482	672	1.166	-	3.761
Comp.to energetico	-	-	-	-	1.412	934	-	2.346
Altri trasporti	1.143	-	79	215	567	232	92	2.328
Rete idrica	346	-	90	83	687	434	66	1.706
Altre opere	31	-	-	-	913	544	9	1.497
TOTALE	**35.007**	**13.378**	**2.724**	**4.019**	**9.452**	**8.661**	**252**	**73.493**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 4.1.

Per quanto concerne l'avanzamento dei progetti con convenzione firmata e lavori non avviati, il cui costo costo complessivo è pari a circa 3 miliardi, si segnala, inoltre, un allungamento dei tempi con riguardo ai progetti relativi ai lavori di costruzione dei collegamenti Campogalliano-Sassuolo, Porto di Ancona-grande viabilità e Ragusa–Catania. Riguardo allo stato di avanzamento dei singoli progetti, di importo pari a circa 1,9 miliardi, in base alla rilevazione

dell'ANAC, che si basa sui dati comunicati dal RUP, risulta la seguente situazione:

- Campogalliano-Sassuolo: il bando di gara per l'affidamento dei lavori, mediante contratto di concessione di lavori, è stato pubblicato nel mese di dicembre 2010; ad aprile 2014 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva e a dicembre dello stesso anno è stata sottoscritta la convenzione di concessione, non ancora efficace; si è in attesa della pubblicazione della delibera CIPE, del 1° maggio 2016, di approvazione con prescrizioni dell'applicazione delle misure di defiscalizzazione;
- Porto di Ancona-grande viabilità: il bando di gara per la realizzazione dell'opera in *project financing*, è stato pubblicato nel mese di agosto 2010; a settembre 2013 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva e a dicembre 2013 è stata sottoscritta la convenzione di concessione, divenuta efficace a febbraio 2015; alla data del monitoraggio risulta in corso la revisione del piano economico finanziario (PEF) e i lavori non sono stati ancora avviati;
- Ragusa–Catania: il bando di gara per la realizzazione dell'opera in *project financing* è stato pubblicato nel mese di marzo 2010; ad aprile 2014 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva e a novembre 2014 è stata sottoscritta la convenzione di concessione; a marzo 2016 è stato sottoscritto il decreto interministeriale di approvazione della Convenzione ed è stato inviato alla Corte dei conti per la registrazione.

Il costo delle opere stradali in corso di costruzione al 31 marzo 2016 è di circa 4,2 miliardi pari al 9,7% del costo totale delle opere stradali non prioritarie esaminate dal CIPE. Le ultimate invece costano 5,1 miliardi (il 12% del totale).

Riguardo alle altre tipologie di opere, le opere ferroviarie hanno un costo di circa 19 miliardi (il 26% del costo totale, meno della metà delle opere stradali) e oltre il 90% riguarda lotti in fase di progettazione con un elevato fabbisogno finanziario residuo. Fanno parte di questo gruppo, tra le altre, la tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese, il quadruplicamento Fortezza-Verona, la tratta Andora -

Finale Ligure della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, il completamento della linea ferroviaria Pontremolese.

Le reti metropolitane hanno un costo di 3,8 miliardi (il 5% del costo totale) di cui 1,2 miliardi relativi a lavori ultimati. Altri 1,2 miliardi spettano a lavori in corso o con contratto approvato e i restanti 1,4 miliardi alle metropolitane in fase di progettazione.

Il costo delle restanti tipologie di opere è di circa 8 miliardi di cui 1,7 miliardi (il 21%) relativo a opere non contrattualizzate.

Tabella 4.5. – OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi, disponibilità e fabbisogno per tipologia di opera - Importi in Meuro

	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Rete stradale	42.966	32.925	10.041	58,5	74,4	34,4	100,0	76,6	23,4
Rete ferroviaria	18.888	2.402	16.487	25,7	5,4	56,4	100,0	12,7	87,3
Fer. metropolitane	3.761	2.308	1.453	5,1	5,2	5,0	100,0	61,4	38,6
Comp.to energetico	2.346	2.346	0	3,2	5,3	0,0	100,0	100,0	0,0
Altri trasporti	2.328	1.401	927	3,2	3,2	3,2	100,0	60,2	39,8
Rete idrica	1.706	1.453	253	2,3	3,3	0,9	100,0	85,2	14,8
Altre opere	1.497	1.441	57	2,0	3,3	0,2	100,0	96,2	3,8
TOTALE	**73.493**	**44.274**	**29.219**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**60,2**	**39,8**

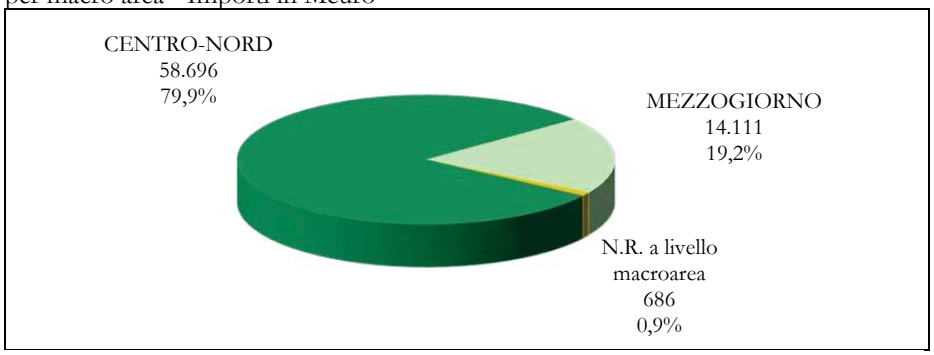
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

4.5. La distribuzione territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord è localizzato l'80% del costo delle opere non prioritarie esaminate dal CIPE. Si tratta di 58,7 miliardi dei quali 46,3 miliardi (79%) relativi a opere senza contratto.

Nelle regioni del Mezzogiorno è localizzata una quota del 19% (14,1 miliardi) e il restante 1% è relativo al Programma grandi stazioni.

Grafico 4.4. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi per macro area - Importi in Meuro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Per le opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord le disponibilità ammontano al 55,7% del costo. Si tratta di 32,7 miliardi di cui 8,7 miliardi (il 27%) provenienti da risorse pubbliche e 24 miliardi (73%) da risorse private che, per la quasi totalità, sono contributi delle concessionarie autostradali.

Tabella 4.6. – OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - Costi, disponibilità e fabbisogni per macro area - Importi in Meuro

MACRO AREA	**Costo A**	**Dispon. B**	**Fabbis. A-B**	**Costo A**	**Dispon. B**	**Fabbis. A-B**	**Costo A**	**Dispon. B**	**Fabbis. A-B**
	Valori assoluti			Comp.ne vert.le			Comp.ne oriz.le		
CENTRO-NORD	58.696	32.702	25.994	79,9	73,9	89,0	100,0	55,7	44,3
MEZZOGIORNO	14.111	10.954	3.158	19,2	24,7	10,8	100,0	77,6	22,4
N.R. a livello macroarea	686	619	67	0,9	1,4	0,2	100,0	90,2	9,8
TOTALE	**73.493**	**44.274**	**29.219**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**60,2**	**39,8**

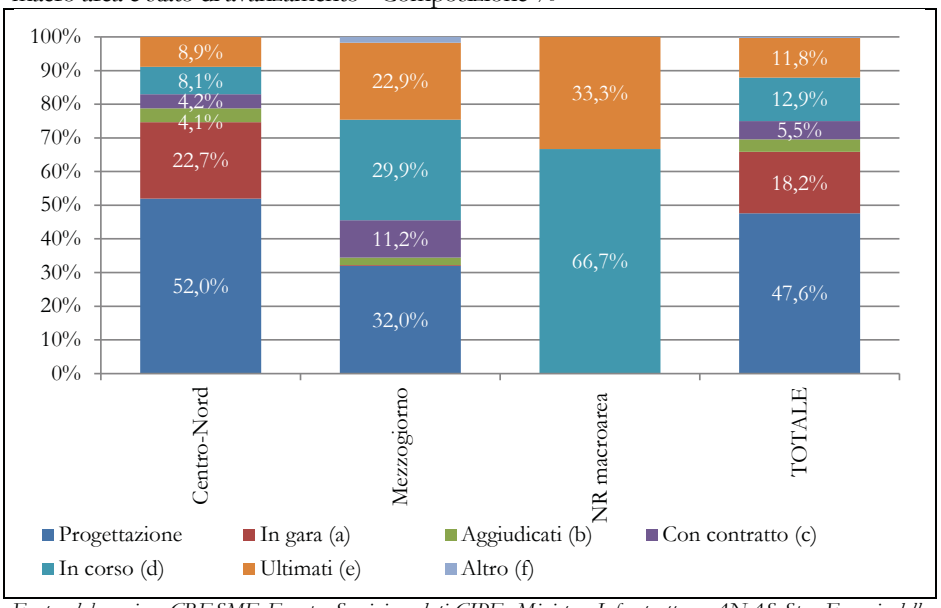
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Più alta l'incidenza delle disponibilità sul costo per le opere da realizzare nel Mezzogiorno. Si tratta di circa 11 miliardi, pari al 77,6% del costo, di cui circa 8,2 (75%) provenienti da risorse pubbliche e i restanti 2,7 miliardi da risorse private (25%) dei soggetti realizzatori dei seguenti progetti "Insediamento produttivo di Tempa Rossa", relativo allo sviluppo del giacimento di idrocarburi all'interno della concessione di coltivazione di idrocarburi denominata "Gorgoglione", localizzato nella regione

Basilicata, "Sapei", il collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua tra la Sardegna e la Penisola italiana (Lazio), hub portuale di Taranto, autostrada Ragusa-Catania, interporti di Termini Imerese, Catania, Battipaglia, nonché di alcune reti idriche in Sicilia e Puglia.

Per le opere del Mezzogiorno si rileva una maggiore incidenza delle fasi realizzative più avanzate. In questa macro area, infatti, il 64% del costo riguarda lotti con contratto, con lavori in corso e non, o ultimati. Al contrario per le opere del Centro-Nord il 78,8% dei costi riguarda lotti senza contratto in fase di progettazione, in gara o aggiudicati. Il seguente grafico evidenzia le percentuali più significative in relazione agli stati di avanzamento per ciascuna macro area.

Grafico 4.5. - OPERE NON PRIORITARIE ESAMINATE DAL CIPE - Costi per macro area e stato di avanzamento - Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 4.1.

Se si analizza la distribuzione regionale delle opere dal punto di vista del costo delle opere non prioritarie esaminate dal CIPE, la Lombardia risulta la regione con il valore più alto, circa 10,6 miliardi

che rappresentano il 14,5% del costo totale. Il 53% riguarda il costo dei lotti non contrattualizzati (circa 5,7 miliardi). Un altro 25% riguarda lotti con contratto, con lavori in corso e non, e il restante 22% lotti ultimati. Supera i 5 miliardi anche il costo delle opere localizzate in Emilia Romagna, Lazio, Veneto e Piemonte. Tutte regioni con un alta incidenza delle opere senza contratto.

Le regioni con le opere con uno stato di avanzamento più alto, ovvero con contratto, con lavori in corso e non o ultimati, sono quasi tutte nel Mezzogiorno e le opere sono prevalentemente reti idriche e strade.

Tabella 4.7. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	4.528	0	0	151	477	104	0	5.260
Valle d'Aosta	12	0	0	0	0	0	0	12
Lombardia (b)	5.102	42	520	233	2.392	2.357	0	10.646
Liguria	2.536	0	0	0	1.024	0	0	3.560
Trentino Alto Adige (c)	2.470	0	0	0	0	0	0	2.470
Veneto (d)	2.287	201	1.901	0	0	1.249	0	5.638
Friuli Venezia Giulia	0	0	0	185	132	152	0	469
Emilia Romagna (e)	5.137	160	0	1.112	93	0	0	6.501
Toscana (f)	1.793	0	0	0	0	372	0	2.165
Umbria (g)	4.263	145	0	31	230	35	0	4.703
Marche (h)	0	0	0	720	0	0	0	720
Lazio (i)	2.362	2.729	0	13	434	938	9	6.485
Abruzzo	53	0	84	0	0	54	0	190
Molise (l)	0	0	0	0	164	27	0	191
Campania (m)	1.839	0	0	389	984	133	0	3.344
Puglia (n)	632	36	0	288	476	261	0	1.694
Basilicata (o)	0	0	86	0	1.514	157	0	1.757
Calabria (p)	84	0	0	0	164	130	66	444
Sicilia (q)	1.409	0	79	815	493	1.688	92	4.576
Sardegna (r)	500	0	55	83	19	775	84	1.516
N.R. a livello regionale (s)	0	10.066	0	0	856	229	0	686
TOTALE	**35.007**	**13.378**	**2.724**	**4.019**	**9.452**	**8.661**	**252**	**73.493**
CENTRO-NORD (t)	30.491	13.342	2.421	2.443	4.782	5.207	9	58.696
MEZZOGIORNO(u)	4.517	36	303	1.575	4.212	3.225	242	14.111
N.R. a livello macroarea (v)	0	0	0	0	457	229	0	686

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le note alla Tabella 4.7.

Note alla tabella 4.7.

(a) Piemonte - Comprese: Rete stradale - Autostrada A4 Torino-Milano (coinvolge anche la Lombardia) - Si vedano le note (b, s).
(b) Lombardia - Comprese: Rete stradale - Tronco 2 - Novara - Milano: variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220) (coinvolge anche il Piemonte) - Si vedano le note (a, e, s).
(c) Trentino Alto Adige - Si veda la nota (d).
(d) Veneto - Comprese: Rete stradale - Collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento - Rovigo (Valdastico Nord): tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette (coinvolge il Trentino Alto Adige) - Si vedano le note (c, f, s).
(e) Emilia Romagna - Comprese: Rete stradale – Raccordo autostradale della CISA (coinvolge anche la Lombardia); Rete ferroviaria - Raddoppio Pontremolese completamento (coinvolge anche la Toscana) - Si veda la nota (s).
(f) Toscana - Comprese: Rete stradale - Lotto 2 - Tratta San Pietro in Palazzi-Tarquinia (coinvolge anche il Lazio) - Si vedano le note (i, x).
(g) Umbria - Comprese: Rete stradale - Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti (coinvolge anche il Lazio), Rete ferroviaria - Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano (coinvolge anche le Marche) - Si vedano le note (h, i, s).
(h) Marche - Si veda la nota (g).
(i) Lazio - Si vedano le note (f, g, r, s).
(l) Molise - Si veda la nota (n).
(m) Campania - Si veda la nota (s).
(n) Puglia - Comprese: Rete ferroviaria - Tratta Termoli-Ripalta (coinvolge anche il Molise) - Si veda la nota (s).
(o) Basilicata - Si veda la nota (s).
(p) Calabria - Si veda la nota (s).
(q) Sicilia - Si veda la nota (s).
(r) Sardegna - Comparto energetico - Collegamento sottomarino e terrestre SAPEI - Si veda la nota (s).
(s) Non ripartibili a livello regionale - Rete stradale - Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e riqualificazione E 55 Nuova Romea; Altra edilizia Pubblica: Programma Grandi Stazioni; Altre opere: piccole e medie opere per il Mezzogiorno.
(t) Centro Nord – Comprese anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete stradale - Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea.
(u) Mezzogiorno - Comprese anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Altre opere - piccole e medie opere.
(v) Non ripartibili a livello di macro area: Altra edilizia Pubblica - Programma Grandi Stazioni.

Tabella 4.8. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento – Composizione %

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	86,1	0,0	0,0	2,9	9,1	2,0	0,0	100,0
Valle d'Aosta	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Lombardia (b)	47,9	0,4	4,9	2,2	22,5	22,1	0,0	100,0
Liguria	71,2	0,0	0,0	0,0	28,8	0,0	0,0	100,0
Trentino Alto Adige (c)	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Veneto (d)	40,6	3,6	33,7	0,0	0,0	22,2	0,0	100,0
Friuli Venezia Giulia	0,0	0,0	0,0	39,4	28,3	32,4	0,0	100,0
Emilia Romagna (e)	79,0	2,5	0,0	17,1	1,4	0,0	0,0	100,0
Toscana (f)	82,8	0,0	0,0	0,0	0,0	17,2	0,0	100,0
Umbria (g)	90,6	3,1	0,0	0,6	4,9	0,7	0,0	100,0
Marche (h)	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Lazio (i)	36,4	42,1	0,0	0,2	6,7	14,5	0,1	100,0
Abruzzo	27,6	0,0	44,0	0,0	0,0	28,4	0,0	100,0
Molise (l)	0,0	0,0	0,0	0,0	85,7	14,3	0,0	100,0
Campania (m)	55,0	0,0	0,0	11,6	29,4	4,0	0,0	100,0
Puglia (n)	37,3	2,1	0,0	17,0	28,1	15,4	0,0	100,0
Basilicata (o)	0,0	0,0	4,9	0,0	86,2	9,0	0,0	100,0
Calabria (p)	18,8	0,0	0,0	0,0	37,0	29,3	14,9	100,0
Sicilia (q)	30,8	0,0	1,7	17,8	10,8	36,9	2,0	100,0
Sardegna (r)	33,0	0,0	3,6	5,5	1,2	51,1	5,6	100,0
N.R. a livello regionale (s)	0,0	90,3	0,0	0,0	7,7	2,1	0,0	100,0
TOTALE	**47,6**	**18,2**	**3,7**	**5,5**	**12,9**	**11,8**	**0,3**	**100,0**
CENTRO-NORD (t)	51,9	22,7	4,1	4,2	8,1	8,9	0,0	100,0
MEZZOGIORNO(u)	32,0	0,3	2,1	11,2	29,9	22,9	1,7	100,0
N.R. a livello macroarea (v)	0,0	0,0	0,0	0,0	66,7	33,3	0,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le note alla Tabella 4.7.

Tabella 4.9. - OPERE NON PRIORITARIE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento – Composizione %

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	12,9	0,0	0,0	3,8	5,0	1,2	0,0	7,2
Valle d'Aosta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lombardia (b)	14,6	0,3	19,1	5,8	25,3	27,2	0,0	14,5
Liguria	7,2	0,0	0,0	0,0	10,8	0,0	0,0	4,8
Trentino Alto Adige (c)	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Veneto (d)	6,5	1,5	69,8	0,0	0,0	14,4	0,0	7,7
Friuli Venezia Giulia	0,0	0,0	0,0	4,6	1,4	1,8	0,0	0,6
Emilia Romagna (e)	14,7	1,2	0,0	27,7	1,0	0,0	0,0	8,8
Toscana (f)	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	2,9
Umbria (g)	12,2	1,1	0,0	0,8	2,4	0,4	0,0	6,4
Marche (h)	0,0	0,0	0,0	17,9	0,0	0,0	0,0	1,0
Lazio (i)	6,7	20,4	0,0	0,3	4,6	10,8	3,7	8,8
Abruzzo	0,2	0,0	3,1	0,0	0,0	0,6	0,0	0,3
Molise (l)	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	0,3	0,0	0,3
Campania (m)	5,3	0,0	0,0	9,7	10,4	1,5	0,0	4,6
Puglia (n)	1,8	0,3	0,0	7,2	5,0	3,0	0,0	2,3
Basilicata (o)	0,0	0,0	3,1	0,0	16,0	1,8	0,0	2,4
Calabria (p)	0,2	0,0	0,0	0,0	1,7	1,5	26,3	0,6
Sicilia (q)	4,0	0,0	2,9	20,3	5,2	19,5	36,4	6,2
Sardegna (r)	1,4	0,0	2,0	2,1	0,2	8,9	33,5	2,1
N.R. a livello regionale (s)	0,0	75,2	0,0	0,0	9,1	2,6	0,0	15,2
TOTALE	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
CENTRO-NORD (t)	87,1	99,7	88,9	60,8	50,6	60,1	3,7	79,9
MEZZOGIORNO(u)	12,9	0,3	11,1	39,2	44,6	37,2	96,3	19,2
N.R. a livello macroarea (v)	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	2,6	0,0	0,9

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le note alla Tabella 4.7.

CAPITOLO QUINTO
LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE

5.1. Premessa

L'analisi presentata in questa parte del Rapporto è dedicata alle altre opere non prioritarie dell'11° Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013, non esaminate dal CIPE. Anche per tali opere sono presentati i dati e le informazioni, aggiornati al al 31 marzo 2016, concernenti i costi, le disponibilità e i fabbisogni, lo stato di avanzamento, la tipologia delle opere, nonché la distribuzione sul territorio.

5.2. Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle altre opere non prioritarie del PIS è di 115 miliardi 350 milioni, il 41,4% del costo del PIS 2015 (278,9 miliardi).

Rientrano in questo gruppo di opere, tra le altre, due opere esaminate dal CIPE nella seduta del 1° maggio 2016, dopo il termine del monitoraggio. Si tratta del collegamento viario "Pedemontana Piemontese" tra la A4 e la A26 (Santhià-Biella-Gattinara-Ghemme), per il quale il CIPE ha identificato in ANAS SpA il soggetto aggiudicatore (il precedente era Concessioni Autostradali Piemontesi SpA) e il completamento della SS 291 della Nurra, Lotto 1°, da Alghero a Olmedo in località bivio cantoniera di Rudas, per il quale è stato deciso di rinviare a nuova istruttoria il perfezionamento del progetto. Si tratta di interventi inseriti nel Piano pluriennale degli investimenti 2015-2019 di Anas SpA e finanziati, in parte, con le risorse previste dall'art. 3 comma 2 lettera c), del D.L. 133 del 2014 (cd. "Sblocca Italia") ripartite con il decreto ministeriale n. 82 adottato in data 5 marzo 2015.

Tabella 5.1. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

Monitoraggio	*Costo*	*Variazioni assolute*	*Variazioni %*
9° Rapporto	117.309	-	-
10 ° Rapporto	115.350	-1.959	-1,7

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Rispetto al 9° Rapporto, il costo delle opere si riduce di quasi 2 miliardi (da 117.309 milioni a 115.350, -1,7%) a seguito, principalmente, dell'azzeramento del costo del progetto di adeguamento di un tratto, di circa 100 Km, della SS 131 Cagliari-Sassari, tra il km. 108+300 e 209+482 (2° e 3° lotto omogeneo). L'elevato costo delle opere (circa 1,4 miliardi) e la necessità di urgenti interventi di messa in sicurezza dei tratti più critici ha indotto l'Anas a sviluppare nuove soluzioni progettuali di minore impegno finanziario. La soluzione individuata è stata quella di estendere l'intervento "svincoli e messa in sicurezza tra i km 146+800 e km 209+600", già presente nel PIS approvato dal CIPE con delibera 26/2014, al tratto tra il km 108+300 e il km 146+800. Tale progetto complessivo è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 23 dicembre 2015.

Le risorse disponibili, per la realizzazione delle altre opere non prioritarie del PIS, ammontano a 35,7 miliardi e consentono una copertura finanziaria pari al 30,9% del costo. In questo ambito il contributo pubblico rappresenta il 51,5% delle disponibilità e quello privato il restante 48,5%.

Tabella 5.2. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Raffronto tra monitoraggi – Costi e disponibilità -Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente - Importi in Meuro

		9° Rapporto		10 ° Rapporto	
		Valori assoluti	%	*Valori assoluti*	%
Costo		**117.309**	**100,0**	**115.350**	**100,0**
Disponibilità		**36.357**	**31,0**	**35.683**	**30,9**
	Pubblico	*19.327*	16,5	*18.394*	15,9
	Privato	*17.030*	14,5	*17.289*	15,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Nell'ultimo anno, i nuovi finanziamenti ammontano a circa 85 milioni e provengono tutti dal Contratto di Programma 2015 di Anas SpA. Le opere destinatarie di tali risorse sono: la SS 182 delle Serre (54,8 milioni); la SS 291 "della Nurra" (19 milioni); l'asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato est e Prato ovest, ex completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci (11,0 milioni).

Tabella 5.3. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Risorse disponibili per fonte di finanziamento - Importi in Meuro

Fonti di finanziamento	**Importi**	**%**
Finanziamenti pubblici	18.394	51,5
di cui		
Fondi Legge Obiettivo	*151*	*0,4*
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a)	-	-
Fondo "sblocca cantieri" (d)	*1.329*	*3,7*
Fondo revoche (e)	*45*	*0,1*
Fondo infrastrutture	*33*	*0,1*
FSC – Opere indifferibili (b)	-	-
FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (c)	*1.498*	*4,2*
Legge stabilità 2015	-	-
CdP ANAS 2015	*85*	*0,2*
Altri finanziamenti pubblici (f)	*15.253*	*42,7*
Finanziamenti privati (g)	17.289	48,5
Totale disponibilità	**35.683**	**100,0**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
(a) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011 e s.m.i.
(b) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, della legge n. 183/2011.
(c) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Risorse assegnate con la delibera CIPE 62/2011 per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud (PNS).
(d) Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 le cui risorse sono state incrementate dai commi 1 e 1-bis dell'articolo 3 del decreto legge 133/2014.
(e) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge n. 98/2011.
(f) Altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, finanziamenti di Anas e RFI.
(g) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

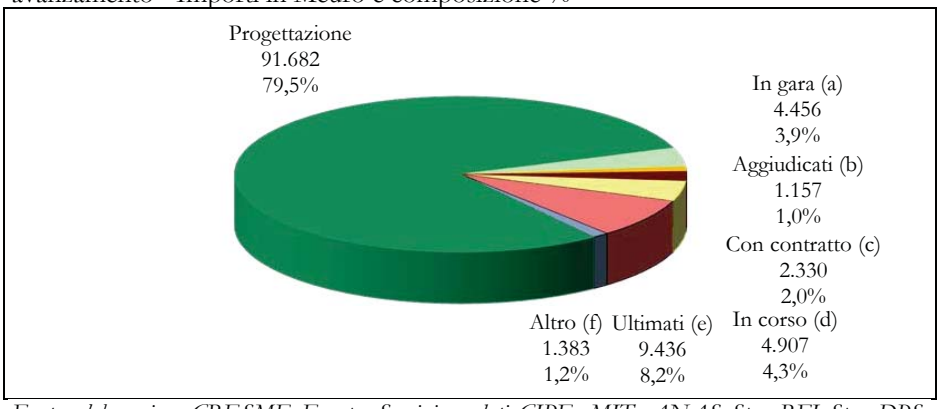
5.3. Lo stato di avanzamento

Riguardo all'avanzamento fisico delle altre opere non prioritarie del PIS, considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di 425 lotti, il 79,5% del costo, quasi 92 miliardi di euro, riguarda opere in fase di progettazione.

I lotti in gara o aggiudicati rappresentano meno del 5% del costo totale (5,6 miliardi). I lotti con lavori in corso di esecuzione insieme a quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori hanno un valore di circa 7,2 miliardi, pari a poco più del 6% del costo complessivo delle altre opere non prioritarie del PIS al 31 marzo 2016. Tali lotti dovrebbero rappresentare gli interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), "ovvero gli interventi in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del

contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera" (art. 200, comma 3 del D.Lgs. 50/2016). In particolare, i lavori in corso rappresentano una quota del 4,3% (4,9 miliardi), mentre quelli contrattualizzati e con lavori non avviati rappresentano il 2,0% (circa 2,3 miliardi). I lavori ultimati rappresentano l'8,2% (9,4 miliardi) e i misti l'1,1% (circa 1,3 miliardi). Infine, una quota marginale dello 0,1% spetta ai lotti per i quali non è stato possibile individuare lo stato di avanzamento al 31 marzo 2016.

Grafico 5.1. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro e composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto. (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria. (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati. (d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi. (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016. (f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

Tabella 5.4. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi per stato di avanzamento - Importi in Meuro e composizione %

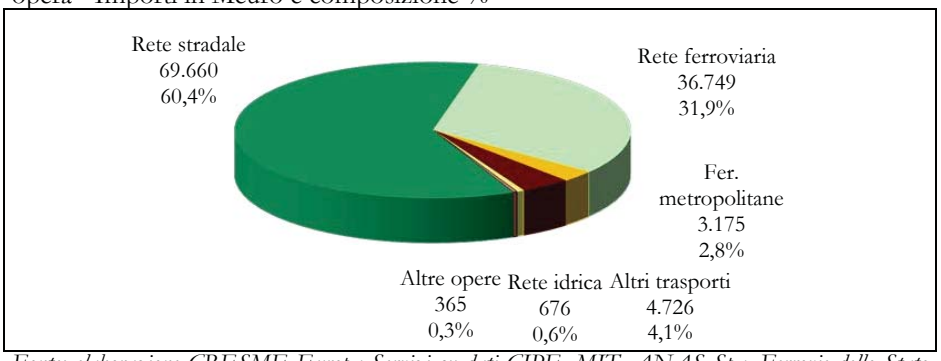
	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Progettazione	91.682	13.968	77.714	79,5	39,1	97,5	100,0	15,2	84,8
In gara (a)	4.456	4.079	377	3,9	11,4	0,5	100,0	91,5	8,5
Aggiudicati (b)	1.157	777	380	1,0	2,2	0,5	100,0	67,1	32,9
Con contratto (c)	2.330	1.594	736	2,0	4,5	0,9	100,0	68,4	31,6
In corso (d)	4.907	4.621	285	4,3	13,0	0,4	100,0	94,2	5,8
Ultimati (e)	9.436	9.365	71	8,2	26,2	0,1	100,0	99,3	0,7
Totale A	**113.968**	**34.405**	**79.563**	**98,8**	**96,4**	**99,9**	**100,0**	**30,2**	**69,8**
Misto (f)	1.276	1.276	0	1,1	3,6	0,0	100,0	100,0	0,0
Contratto rescisso (g)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non disponibile (h)	107	3	104	0,1	0,0	0,1	100,0	2,4	97,6
Totale B	**1.383**	**1.279**	**104**	**1,2**	**3,6**	**0,1**	**100,0**	**92,5**	**7,5**
TOTALE A+B	**115.350**	**35.683**	**79.667**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**30,9**	**69,1**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto ma lavori non avviati
(d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(f) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.
(g) Lotti per i quali si è giunti alla risoluzione del contratto.
(h) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

5.4. La tipologia di opere

Oltre il 60% del costo complessivo delle altre opere non prioritarie del PIS 2015 fa riferimento a opere stradali. Si tratta di circa 70 miliardi di euro dei quali 60 non contrattualizzati (l'86,6%). Rientrano in questo gruppo alcuni nuovi collegamenti autostradali quali: Albenga-Predosa, di collegamento tra l'area costiera ligure e l'entroterra; il nodo stradale di Genova; Cuneo-Nizza (Mercantour); il sistema delle tangenziali venete nel tratto Verona, Vicenza e Padova; il passante autostradale nord Bologna; Aprilia-Terracina (2° stralcio funzionale del sistema intermodale integrato Roma-Latina); l'itinerario Lauria-Candela; l'itinerario Termoli S. Vittore.

Grafico 5.2. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi per tipologia di opera - Importi in Meuro e composizione %

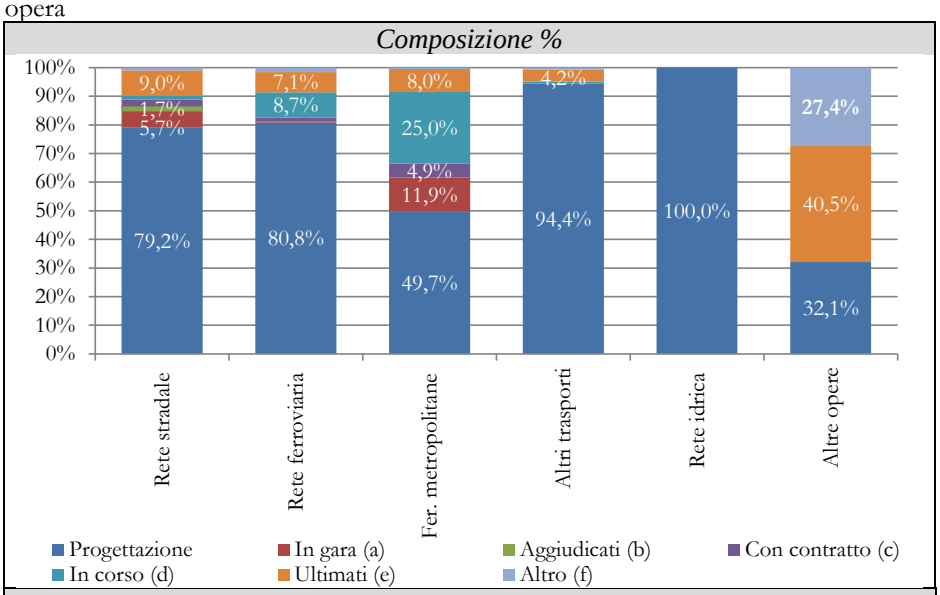


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

Riguardo alle altre tipologie di opere, le opere ferroviarie hanno un costo di 36,7 miliardi (il 32% del costo totale) di cui quasi 30 non contrattualizzati. Rientrano in questo gruppo, tra gli altri, il nuovo valico del Sempione, il raddoppio tra Laveno e Luino e quello tra Vignale, Oleggio e Arona, il collegamento AV/AC Venezia-Trieste, i lotti 3 e 4 del progetto di quadruplicamento Fortezza-Verona, la gronda merci di Roma, il quadruplicamento Salerno-Battipaglia, la tratta Castelbuono-Patti, nell'ambito dei lavori di completamento del raddoppio Palermo-Messina, il raddoppio Catania-Siracusa.

Il costo delle reti metropolitane è pari a 3,2 miliardi (il 61,6% risulta senza contratto) e altri 4,7 miliardi riguardano altre tipologie di opere (in prevalenza opere portuali), quasi tutti relativi a lotti senza contratto. Il costo delle restanti tipologie di opere (in prevalenza reti idriche) è di circa 1 miliardo di cui 793 milioni (il 76,2%) relativo a opere non contrattualizzate. Il seguente grafico evidenzia le percentuali più significative, per le principali tipologie di opere, con riguardo ai costi relativi alle diverse fasi realizzative.

Grafico 5.3. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi per tipologia di opera



Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (a)	Aggiudicati (b)	Con contratto (c)	In corso (d)	Ultimati (e)	Altro (f)	Totale
Rete stradale	55.155	3.938	1.157	1.650	866	6.239	655	69.660
Rete ferroviaria	29.694	142	0	525	3.214	2.598	576	36.749
Fer.metropolitane	1.577	377	0	156	793	255	17	3.175
Altri trasporti	4.462	0	0	0	33	196	34	4.726
Rete idrica	676	0	0	0	0	0	0	676
Altre opere	117	0	0	0	0	148	100	365
TOTALE	**91.682**	**4.456**	**1.157**	**2.330**	**4.907**	**9.436**	**1.383**	**115.350**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) (e) (f) si vedano le note al grafico 5.1.

Riguardo alla copertura finanziaria dei costi, fatta eccezione per le opere portuali, tutte le altre tipologie di opere hanno disponibilità inferiori al 50% del costo.

Tabella 5.5. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi, disponibilità e fabbisogno per tipologia di opera - Importi in Meuro

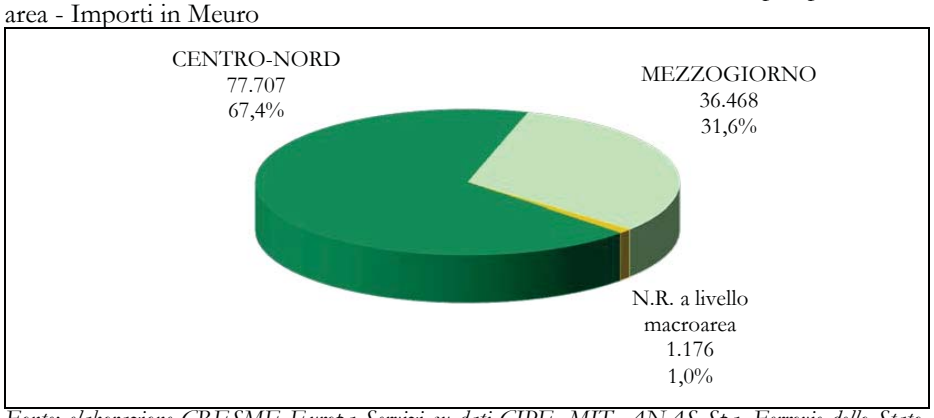
	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp.lità B	Fabb.no A-B
	Valori assoluti			Comp.ne % verticale			Comp.ne % orizzontale		
Rete stradale	69.660	22.760	46.900	60,4	63,8	58,9	100,0	32,7	67,3
Rete ferroviaria	36.749	8.284	28.465	31,9	23,2	35,7	100,0	22,5	77,5
Ferr. metropolitane	3.175	1.315	1.860	2,8	3,7	2,3	100,0	41,4	58,6
Opere aeroportuali	7	0	7	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
Opere portuali	4.162	2.618	1.544	3,6	7,3	1,9	100,0	62,9	37,1
Interporti	557	261	296	0,5	0,7	0,4	100,0	46,8	53,2
Rete idrica	676	192	484	0,6	0,5	0,6	100,0	28,4	71,6
Comparto energetico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altra edilizia pubblica	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre opere	365	253	111	0,3	0,7	0,1	100,0	69,4	30,6
TOTALE	**115.350**	**35.683**	**79.667**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**30,9**	**69,1**

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

5.5. La distribuzione territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord è localizzato oltre il 67% del costo. Si tratta di 77,7 miliardi dei quali 62,5 miliardi, l'80%, relativi a lotti in fase di progettazione.

Grafico 5.4. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi per per macro area - Importi in Meuro



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

Nelle regioni del Mezzogiorno è localizzata una quota del 32% (36,5 miliardi di cui 29,2, l'80%, in fase di progettazione), mentre il restante 1% riguarda opere non ripartibili a livello di macro area

(Programma piccoli interventi ANAS, Programma interventi RFI e Programma Seimila campanili).

Per le opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord le disponibilità ammontano al 31,3% del costo. Si tratta di circa 24,4 miliardi di cui 7,6 miliardi (il 31%) da risorse pubbiche e 16,8 miliardi (69%) da risorse private che, per la quasi totalità, sono contributi delle concessionarie autostradali.

Tabella 5.6. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - Costi, disponibilità e fabbisogni per macro area - Importi in Meuro

MACRO AREA	**Costo A**	**Disp. B**	**Fabbis A-B**	**Costo A**	**Disp. B**	**Fabbis A-B**	**Costo A**	**Disp. B**	**Fabbis A-B**
	Valori assoluti			Comp.ne vert.le			Comp.ne oriz.le		
CENTRO-NORD	77.707	24.358	53.348	67,4	68,3	67,0	100,0	31,3	68,7
MEZZOGIORNO	36.468	10.149	26.319	31,6	28,4	33,0	100,0	27,8	72,2
N.R. a liv. macroarea	1.176	1.176	0	1,0	3,3	0,0	100,0	100,0	0,0
TOTALE	**115.350**	**35.683**	**79.667**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**30,9**	**69,1**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Più bassa l'incidenza delle disponibilità sul costo per le opere da realizzare nel Mezzogiorno. Si tratta di circa 10,1 miliardi, pari al 27,8% del costo, di cui circa 9,6 (95%) da risorse pubbliche e i restanti 500 milioni da risorse private (5%) a carico, per la quasi totalità, delle concessionarie autostradali.

Se si analizza la distribuzione regionale delle opere dal punto di vista del costo delle altre opere non prioritarie, il Veneto risulta la regione con il valore più alto, quasi 17 miliardi, che rappresentano poco meno del 15% del costo nazionale. Il 100% dei costi riguarda lotti non contrattualizzati. Tra questi l'1,4% (232 milioni) riguarda un'opera con contratto aggiudicato. Si tratta dell'opera "SR 10 - Tratta in nuova sede Este (PD)-Legnago (VR) e ammodernamento delle due tratte esistenti in prosecuzione ad est ed a ovest del tratto in nuova sede" da realizzare mediante un contratto di concessione di lavori. La concessione è stata aggiudicata a novembre 2013 ma, al 31 marzo 2016, non risulta ancora firmata la convenzione. Supera i 10 miliardi anche il costo delle opere localizzate in Liguria e in

Sicilia, due regioni con un'alta incidenza delle opere senza contratto: il 98,5% del costo delle altre opere strategiche non prioritarie localizzate in Liguria riguarda lotti in progettazione; in Sicilia tale quota è del 74,2% a cui va sommata la percentuale dello 0,7% dei lotti in gara. La regione, in cui è maggiore l'incidenza delle fasi di realizzazione più avanzate, è la Toscana, con un costo relativo a lotti ultimati o in corso di realizzazione che rappresenta il 60,5%. Il 44,2% di tale costo è relativo alla variante di valico, opera entrata in esercizio il 23 dicembre 2015, e il 16,3% al costo del Nodo AV/AC di Firenze, in corso di realizzazione.

Tabella 5.7. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento- Importi in Meuro

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	7.157	0	0	342	0	0	0	7.499
Valle d'Aosta (b)	399	0	0	0	0	145	0	543
Lombardia (c)	5.212	0	0	0	114	629	0	5.955
Liguria (d)	14.089	0	0	31	0	162	17	14.298
Trentino Alto Adige (e)	1.555	0	0	0	0	0	0	1.555
Veneto (f)	12.461	4.236	232	0	0	0	0	16.929
Friuli Venezia Giulia (g)	5.835	0	0	0	0	0	0	5.835
Emilia Romagna (h)	3.146	0	634	1.308	92	178	0	5.358
Toscana (i)	3.626	0	0	0	1.494	4.057	0	9.176
Umbria (l)	753	0	0	0	99	0	0	852
Marche (m)	2.966	0	0	0	43	327	0	3.335
Lazio (n)	5.255	0	0	0	33	191	0	5.479
Abruzzo (o)	1.109	0	0	0	18	281	0	1.408
Molise (p)	3.371	0	0	0	0	0	100	3.471
Campania (q)	5.715	0	291	125	807	422	0	7.359
Puglia (r)	1.797	0	0	0	734	895	0	3.426
Basilicata (s)	7.017	0	0	0	51	43	0	7.111
Calabria (t)	769	0	0	0	415	43	0	1.227
Sicilia (u)	7.734	74	0	525	1.008	1.020	55	10.416
Sardegna (v)	1.703	147	0	0	0	151	34	2.035
N.R. a livello regionale (z)	15	0	0	0	0	892	1.176	2.083
TOTALE	**91.682**	**4.456**	**1.157**	**2.330**	**4.907**	**9.436**	**1.383**	**115.350**
CENTRO-NORD (w)	62.453	4.236	634	1.912	1.874	6.580	17	77.707
MEZZOGIORNO(x)	29.229	221	291	650	3.033	2.855	189	36.468
N.R. a livello macroarea (y)	0	0	0	0	0	0	1.176	1.176

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le note alla Tabella 5.7.

Note alla tabella 5.7.

(a) Piemonte - Si vedano le note (d, z). - (b) Valle d'Aosta - Si veda la nota (z).
(c) Lombardia - Comprese: Interporti: (P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto (coinvolge anche l'Emilia Romagna) - Si veda la nota (z).
(d) Liguria - Comprese: Rete stradale - 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) (coinvolge anche il Piemonte) - Si veda la nota (z).
(e) Trentino Alto Adige - Si veda la nota (z).
(f) Veneto - Comprese: Rete stradale - Tronco B - da Caralte a Forni di Sopra (coinvolge anche il Friuli Venezia Giulia) - Si veda la nota (z).
(g) Friuli Venezia Giulia - Si vedano la note (f, z).
(h) Emilia Romagna - Comprese: Rete stradale - Nuova tratta Modena-Lucca (coinvolge anche la Toscana); - Si vedano le note (c, i, z).
(i) Toscana - Comprese: Rete stradale - Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze (coinvolge anche l'Emilia Romagna), E78 -Tratto 5 Selci - Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa - 7° lotto tratto 4 e 1° lotto tratto 5 (coinvolge anche l'Umbria) - Si vedano le note (l, z).
(l) Umbria - Comprese: Rete stradale - Si vedano le note (h, z).
(m) Marche - Si veda la nota (z).
(n) Lazio - Comprese: Rete stradale - Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno (coinvolge anche il Molise e la Campania) - Si vedano le note (p, z).
(o) Abruzzo - Si veda la nota (z).
(p) Molise - Comprese: Rete stradale - Variante di Guardalfiera (Guardalfiera-Larino II°) (coinvolge anche il Lazio) e Bojano-Guardalfiera e Larino II°-Termoli (coinvolge anche il Lazio e la Campania); Si vedano le note (n, z).
(q) Campania - Si vedano le note (n, z).
(r) Puglia - Si vedano le note (s, z).
(s) Basilicata - Comprese: Rete ferroviaria - Velocizzazione/Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello (coinvolge anche la Calabria); Velocizzazione/Potenziamento Taranto - Metaponto, Ammodernamento linea ferroviaria Potenza – Foggia (coinvolgono anche la Puglia); Rete stradale: Itinerario Lauria-Candela. Collegamento nord sud "Tirreno-Adriatico" (A3-A16) (coinvolge anche il Molise e la Puglia), Collegamento Murgia-Pollino (coinvolge anche la Puglia); Rete idrica: 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione; Adeguamento dell'adduttore del Sinni dalla diga Monte Cotugno a Monteparano (coinvolgono anche la Puglia) - Si veda la nota (z).
(t) Calabria - Si vedano le note (s, u, z).
(u) Sicilia - Comprese: Rete ferroviaria - Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e Ponte sullo Stretto di Messina: opere ferroviarie connesse sponda calabra/siciliana (coinvolgono anche la Calabria) - Si veda la nota (s).
(v) Sardegna - Si veda la nota (z).
(z) Non ripartibili a livello regionale - Rete stradale - "Decreto del fare" Programma piccoli interventi ANAS, "Decreto del fare" Programma interventi RFI, Bologna-Verona - Raddoppio, Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione); Telecomunicazioni: Interventi nel comparto delle telecomunicazioni; Altre opere: Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio, Interventi di sicurezza in mare (Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania).
(w) Centro Nord – Comprese anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete Ferroviaria - Bologna-Verona - Raddoppio.
(x) Mezzogiorno - Comprese anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete ferroviaria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione); Altre opere - Interventi di sicurezza in mare (Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania).
(y) Non ripartibili a livello di macro area: Rete stradale - "Decreto del fare" Programma piccoli interventi ANAS; Rete ferroviaria – "Decreto del fare" Programma interventi RFI; Altra edilizia Pubblica - Programma Grandi Stazioni; Telecomunicazioni - Interventi nel comparto delle telecomunicazioni; Altre opere - Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio.

Tabella 5.8. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento- Composizione %

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	95,4	0,0	0,0	4,6	0,0	0,0	0,0	100,0
Valle d'Aosta (b)	73,4	0,0	0,0	0,0	0,0	26,6	0,0	100,0
Lombardia (c)	87,5	0,0	0,0	0,0	1,9	10,6	0,0	100,0
Liguria (d)	98,5	0,0	0,0	0,2	0,0	1,1	0,1	100,0
Trentino Alto Adige (e)	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Veneto (f)	73,6	25,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Friuli Venezia Giulia (g)	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Emilia Romagna (h)	58,7	0,0	11,8	24,4	1,7	3,3	0,0	100,0
Toscana (i)	39,5	0,0	0,0	0,0	16,3	44,2	0,0	100,0
Umbria (l)	88,4	0,0	0,0	0,0	11,6	0,0	0,0	100,0
Marche (m)	88,9	0,0	0,0	0,0	1,3	9,8	0,0	100,0
Lazio (n)	95,9	0,0	0,0	0,0	0,6	3,5	0,0	100,0
Abruzzo (o)	78,8	0,0	0,0	0,0	1,3	20,0	0,0	100,0
Molise (p)	97,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	100,0
Campania (q)	77,7	0,0	4,0	1,7	11,0	5,7	0,0	100,0
Puglia (r)	52,4	0,0	0,0	0,0	21,4	26,1	0,0	100,0
Basilicata (s)	98,7	0,0	0,0	0,0	0,7	0,6	0,0	100,0
Calabria (t)	62,7	0,0	0,0	0,0	33,8	3,5	0,0	100,0
Sicilia (u)	74,2	0,7	0,0	5,0	9,7	9,8	0,5	100,0
Sardegna (v)	83,7	7,2	0,0	0,0	0,0	7,4	1,7	100,0
N.R. a livello regionale (z)	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	42,8	56,4	100,0
TOTALE	**79,5**	**3,9**	**1,0**	**2,0**	**4,3**	**8,2**	**1,2**	**100,0**
CENTRO-NORD (w)	80,4	5,5	0,8	2,5	2,4	8,5	0,0	100,0
MEZZOGIORNO(x)	80,1	0,6	0,8	1,8	8,3	7,8	0,5	100,0
N.R. a livello macroarea (y)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le note alla Tabella 5.7.

Tabella 5.9. – LE ALTRE OPERE NON PRIORITARIE - La ripartizione territoriale dei costi per stato di avanzamento- Composizione %

	Progettazione	In gara (1)	Aggiudicati (2)	Con contratto (3)	In corso (4)	Ultimati (5)	Altro (6)	Totale
Piemonte (a)	7,8	0,0	0,0	14,7	0,0	0,0	0,0	6,5
Valle d'Aosta (b)	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,5
Lombardia (c)	5,7	0,0	0,0	0,0	2,3	6,7	0,0	5,2
Liguria (d)	15,4	0,0	0,0	1,3	0,0	1,7	1,2	12,4
Trentino Alto Adige (e)	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Veneto (f)	13,6	95,0	20,1	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7
Friuli Venezia Giulia (g)	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1
Emilia Romagna (h)	3,4	0,0	54,8	56,1	1,9	1,9	0,0	4,6
Toscana (i)	4,0	0,0	0,0	0,0	30,4	43,0	0,0	8,0
Umbria (l)	0,8	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,7
Marche (m)	3,2	0,0	0,0	0,0	0,9	3,5	0,0	2,9
Lazio (n)	5,7	0,0	0,0	0,0	0,7	2,0	0,0	4,8
Abruzzo (o)	1,2	0,0	0,0	0,0	0,4	3,0	0,0	1,2
Molise (p)	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,2	3,0
Campania (q)	6,2	0,0	25,1	5,4	16,4	4,5	0,0	6,4
Puglia (r)	2,0	0,0	0,0	0,0	15,0	9,5	0,0	3,0
Basilicata (s)	7,7	0,0	0,0	0,0	1,0	0,5	0,0	6,2
Calabria (t)	0,8	0,0	0,0	0,0	8,5	0,5	0,0	1,1
Sicilia (u)	8,4	1,7	0,0	22,5	20,6	10,8	4,0	9,0
Sardegna (v)	1,9	3,3	0,0	0,0	0,0	1,6	2,5	1,8
N.R. a livello regionale (z)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,5	85,1	1,8
TOTALE	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
CENTRO-NORD (w)	68,1	95,0	54,8	82,1	38,2	69,7	1,2	67,4
MEZZOGIORNO(x)	31,9	5,0	25,1	27,9	61,8	30,3	13,7	31,6
N.R. a livello macroarea (y)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	85,1	1,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.
(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
(2) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
(3) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
(4) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
(5) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 marzo 2016.
(6) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.
NB: Per le note alle regioni si vedano le note alla Tabella 5.7.

CAPITOLO SESTO
IL MERCATO DELLE OPERE PUBBLICHE

6.1. Introduzione

In questo capitolo viene presentata l'analisi dei dati riguardanti i bandi di gara e le relative aggiudicazioni di opere pubbliche che, come si è constatato nel corso degli anni, fornisce un ulteriore strumento per valutare lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche. L'analisi tiene conto delle diverse caratteristiche della domanda di opere pubbliche negli anni 2000: il mercato dei lavori "tradizionali", quello degli appalti di sola esecuzione, che tra il 2002 e il 2012 ha perso importanti quote di mercato, ma che dal 2013 ha ripreso a crescere, nonché degli appalti integrati e degli affidamenti a contraente generale; i mercati "complessi" degli appalti e delle concessioni che integrano, tutte o in parte, le attività di progettazione, finanziamento, costruzione, manutenzione e gestione dei servizi da prestare all'utenza, ovvero tutte quelle attività che accompagnano l'intero ciclo di vita delle opere pubbliche.

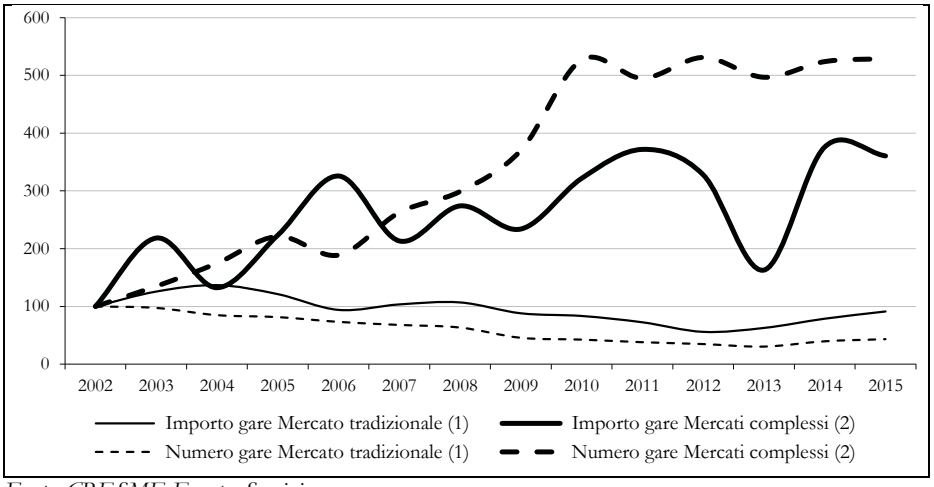
SCHEMA 6.1. - MERCATO OPERE PUBBLICHE 2002-2015

Fonte: CRESME Europa Servizi e Osservatorio Nazionale sul PPP (www.infoppp.it).

Sui sistemi di realizzazione delle opere pubbliche monitorati intervengono le nuove norme in materia di appalti e concessioni contenute nel codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016.

Da un'analisi comparata del numero e dell'importo dei bandi di gara pubblicati nel periodo 2002-2013, a fronte della crescita e dell'affermazione dei mercati complessi, determinate dalle grandi infrastrutture strategiche, da realizzare, mediante contratti di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione, con il contributo privato totale o parziale, e dai maxi bandi Consip finalizzati all'attivazione di convenzioni per l'acquisizione centralizzata di servizi integrati di conduzione, gestione e manutenzione dei patrimoni pubblici, emergono le difficoltà dei mercati tradizionali, e in particolare degli appalti di sola esecuzione.

Grafico 6.1. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati: mercati complessi e mercati tradizionali a confronto – Il trend 2002-2015 - Numero indice 2002=100



Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Comprese gare per l'affidamento dei lavori mediante appalti di sola esecuzione, appalti integrati e contraente generale.

(2) Comprese gare di costruzione, manutenzione e gestione di opere e servizi di pubblica utilità interamente finanziati con risorse pubbliche o riconducibili ad operazioni di partenariato pubblico privato.

A partire dalla seconda metà del 2013 si avvertono i primi segnali di nuovi, profondi cambiamenti che diventano più chiari nel biennio

2014-2015 e che riguardano: la crescita delle opere medie e piccole, dopo dodici anni di valori contraddistinti da una progressiva riduzione; la crescita delle grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro, dopo un biennio 2012-2013 di forte riduzione (-27% il numero di bandi e -32% l'importo, rispetto al biennio 2010-2011); la rilevanza della manutenzione e della riqualificazione del patrimonio pubblico, che arriva a rappresentare il 74% del mercato (non superava il 47% tra il 2002 e il 2011); la crescita degli appalti di sola esecuzione e delle concessioni di servizi; l'aumento della dimensione degli appalti per la manutenzione e la gestione dei patrimoni pubblici; la riduzione di oltre il 50% del numero e dell'importo dei bandi delle concessioni di lavori, soprattutto di quelle grandi e piccole nei settori più "tradizionali" delle autostrade, dei cimiteri, dei parcheggi e degli impianti sportivi; la riduzione della dimensione degli appalti integrati; il mancato ricorso agli affidamenti a contraente generale (gli ultimi bandi di gara risalgono al 2009); l'imputazione del 65% del valore del mercato in gara a comuni, aziende speciali, Ferrovie e Consip (era il 48% nel biennio 2012-2013); la crescita del mercato diffusa sul territorio; la proseuzione dell'interesse per il PPP, ma per iniziative più piccole. Altri cambiamenti potrebbero derivare dall'attuazione delle norme del nuovo Codice dei contratti pubblici, ossia del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante l'attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché il riordino della disciplina in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

6.2. 2014-2015: la nuova stagione delle opere pubbliche

Negli ultimi due anni il mercato delle opere pubbliche è cambiato. Si passa da una domanda sostenuta da un limitato numero di grandi contratti per la realizzazione di nuove infrastrutture strategiche a una domanda sostenuta da un numero maggiore di bandi piccoli,

medi e grandi per la manutenzione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente.

Nel biennio 2014-2015, infatti, dopo dodici anni di riduzione, riprende ad aumentare il numero dei bandi in gara, con tassi di crescita, rispetto al biennio 2012-2013, del 21% per il mercato nel suo complesso e segnatamente del 2,4% con riguardo ai contratti complessi e del 27% relativamente agli appalti tradizionali; piccoli, medi e grandi contratti crescono con tassi superiori al 20%.

Rispetto agli importi, si osservano tassi di crescita del 46% per l'intero mercato, del 50% con riguardo ai contratti complessi e del 43% per gli appalti tradizionali.

I medesimi *trend* di crescita interessano anche le aggiudicazioni, con percentuali di incremento, rispetto al biennio 2012-2013, del 4% per numero e del 12,8% per importo.

Tabella 6.1. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi e aggiudicazioni per tipo di mercato – Dinamiche 2014-2015/2012-2013

		BANDI DI GARA	AGGIUDICAZIONI
NUMERO	**TOTALE MERCATO**	**+21,1%**	**+4,4%**
Variazioni % 2014-2015/2012-2013	Mercati complessi (2)	+2,4%	-18,8%
	Mercati tradizionali (1)	+27,1%	+6,7%
	Appalti di sola esecuzione	***+27,8%***	***+6,6%***
	Appalti integrati	*+17,7%*	*+10,2%*
		BANDI DI GARA	**AGGIUDICAZIONI**
IMPORTO	**TOTALE MERCATO**	**+46,0%**	**+12,8%**
Variazioni % 2014-2015/2012-2013	Mercati complessi (2)	+50,1%	+16,1%
	Mercati tradizionali (1)	+43,2%	+11,0%
	Appalti di sola esecuzione	***+66,9%***	***+29,4%***
	Appalti integrati	*-2,3%*	*-7,1%*

Fonte: CRESME Europa Servizi.
(1) Per le note (1) e (2) vedi grafico 6.1.

- *In crescita gli appalti di sola esecuzione e le concessioni di servizi, diventano più grandi gli appalti per la manutenzione e la gestione dei patrimoni pubblici; si dimezzano le concessioni di lavori*

Riguardo ai diversi sistemi di realizzazione delle opere pubbliche, nel biennio 2014-2015, come si è già evidenziato, si registrano valori in aumento per gli appalti di sola esecuzione, dopo dodici anni di riduzione, sostenuti primariamente dal nuovo interesse per le piccole e medie opere relativamente agli interventi di manutenzione e riqualificazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente; si registrano valori in aumento anche per le concessioni di servizi, soprattutto per quelle relative alla gestione di impianti sportivi, di impianti di illuminazione pubblica e di impianti e reti per la distribuzione del gas naturale; diventano più grandi gli appalti per la manutenzione e la gestione dei patrimoni pubblici, con i maxi bandi Consip finalizzati all'attivazione di convenzioni per l'acquisizione centralizzata di servizi integrati di conduzione, gestione e manutenzione di tali patrimoni; si rileva un ridimensionamento delle concessioni di lavori, soprattutto di quelle grandi e piccole nei settori più "tradizionali" delle autostrade, dei cimiteri, dei parcheggi e degli impianti sportivi, a causa del persistere di alcune criticità che condizionano la sostenibilità economica e finanziaria dei progetti (crisi economica, calo di domanda, difficoltà di credito, ecc…).

Tabella 6.2. - MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati per tipo di mercato e sistema di realizzazione delle opere pubbliche - Periodi a confronto - Importi in Meuro

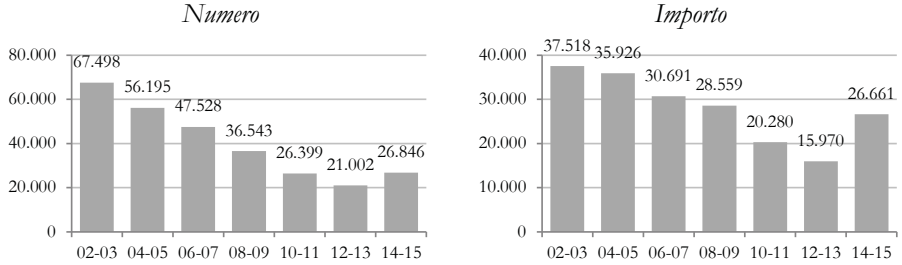
	2012-2013		**2014-2015**		**Variazioni % 2014-2015/2012-2013**	
	Numero	*Importo*	*Numero*	*Importo*	*Numero*	*Importo*
MERCATI TRADIZIONALI	**22.659**	**24.289**	**28.796**	**34.793**	**27,1**	**43,2**
Appalti integrati	1.657	8.319	1.950	8.132	17,7	-2,3
Appalti sola esecuzione	21.002	15.970	26.846	26.661	27,8	66,9
MERCATI COMPLESSI	**7.308**	**16.050**	**7.486**	**24.088**	**2,4**	**50,1**
Concessioni di lavori	1.264	5.931	510	2.497	-59,7	-57,9
Concessioni di servizi e altre gare di PPP	4.661	5.372	6.043	8.579	29,7	59,7
Appalti di manutenzione e gestione	1.383	4.747	933	13.013	-32,5	174,1
TOTALE	**29.967**	**40.339**	**36.282**	**58.881**	**21,1**	**46,0**

Fonte: CRESME Europa Servizi.

Altre novità riguardano gli appalti integrati, il cui importo medio dei bandi si riduce da 5,1 milioni nel 2012 a 3,7 milioni nel 2015, e il mancato ricorso agli affidamenti a contraente generale. In proposito, si fa presente che gli ultimi bandi risalgono al 2009 e riguardano due opere prioritarie, la SS 640 di Porto Empedocle e la A4 Venezia-Trieste.

Gli appalti di sola esecuzione in gara, tra gennaio 2014 e dicembre 2015, sono stati 26.846 per un importo complessivo di circa 26,7 miliardi.

Grafico 6.2. - MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - **Appalti di sola esecuzione** - Bandi di gara pubblicati – Periodi a confronto – Importi in Meuro



Fonte: CRESME Europa Servizi.

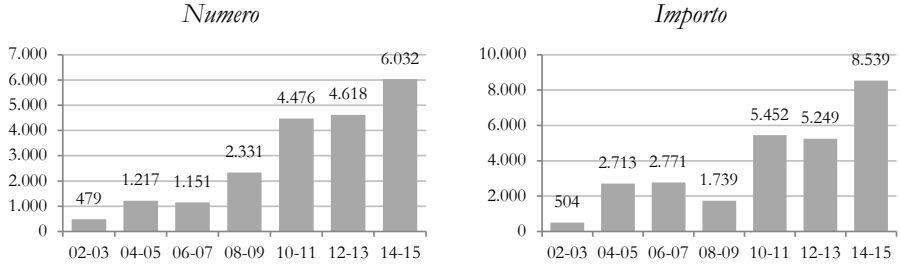
Rispetto al biennio 2012-2013 si rilevano tassi di crescita del 27,8% per numero di bandi (da 21.002 gare a 26.846) e del 66,9% per importo (da poco meno di 16 miliardi a quasi 27 miliardi). Determinanti gli appalti per la manutenzione di ferrovie, strade e opere idriche e fognarie e per la manutenzione, messa a norma e la riqualificazione energetica di scuole ed uffici pubblici.

Tassi di crescita simili a quelli osservati per gli appalti di sola esecuzione si riscontrano solo per le concessioni di servizi e le altre gare di PPP: +29,7% il numero di bandi (da 4.661 gare a 6.043); +59,7% l'importo.

In questo caso, rispetto agli importi, sono determinanti 3,3 miliardi (poco meno del 40% del valore del mercato di riferimento, pari a circa 8,5 miliardi) relativi a undici concessioni per l'affidamento del servizio di distribuzione del gas naturale in diversi comuni delle regioni del centro-nord. Riguardo alla crescita del

numero di bandi, invece, sono determinanti le concessioni per la gestione di impianti sportivi e spazi verdi, impianti di illuminazione pubblica e impianti pubblicitari.

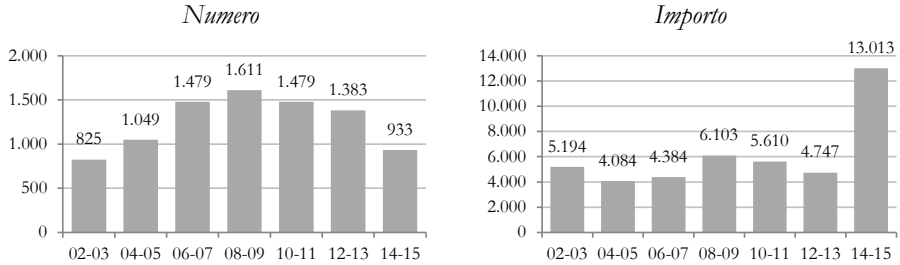
Grafico 6.3. - MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – Concessioni di servizi e altre gare di PPP - Bandi di gara pubblicati – Periodi a confronto – Importi in Meuro



Fonte: CRESME Europa Servizi.

Nell'ultimo biennio, inoltre, il mercato degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, interamente finanziati con risorse pubbliche, segna un notevole incremento degli importi in gara, che raggiungono un valore più che doppio rispetto a tutti i valori dei bienni precedenti dal 2002.

Grafico 6.4. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – Appalti di costruzione/manutenzione e gestione - Bandi di gara pubblicati – Periodi a confronto – Importi in Meuro



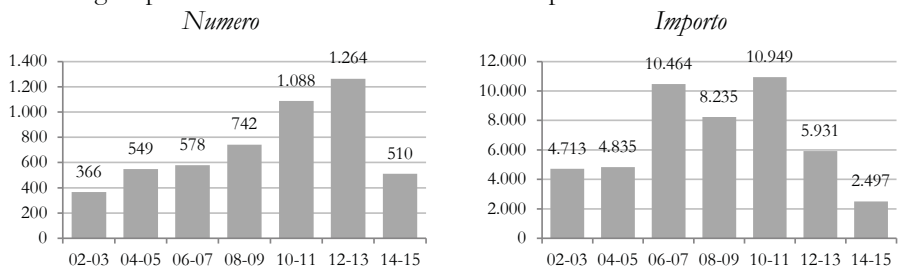
Fonte: CRESME Europa Servizi.

Sono state indette 933 gare del valore di oltre 13 miliardi di euro, pari a un importo medio per appalto di 14 milioni. Nel biennio precedente le gare erano 1.383 del valore di 4,7 miliardi, pari a un importo medio di appena 3 milioni. Rispetto alla dimensione economica degli appalti, in termini di importo, quote importanti

spettano ai contratti di importo superiore a 50 milioni. Si tratta di 84 appalti dell'importo complessivo di circa 11 miliardi (l'84% del mercato di riferimento) dei quali 71, per oltre 9 miliardi, relativi a convenzioni Consip per: servizi di manutenzione degli impianti elevatori; multiservizio tecnologico integrato energia negli edifici della sanità (convenzione MIES 2); servizio integrato energia negli edifici pubblici (convenzione SIE 4); servizi di *facility management*, ovvero servizi integrati, gestionali ed operativi, di manutenzione di impianti e strutture, di pulizia e igiene ambientale, di *reception* e facchinaggio, destinati a edifici pubblici adibiti prevalentemente ad uso ufficio (4a edizione); servizio Luce (4a edizione), ovvero il servizio di gestione, conduzione e manutenzione degli impianti di illuminazione pubblica e semaforici, compresa la realizzazione di interventi di riqualificazione energetica degli impianti; servizi integrati, gestionali ed operativi negli istituti e luoghi di cultura pubblici.

Un'altra novità, come già anticipato, riguarda le concessioni di lavori che risultano più che dimezzate nel numero e nell'importo. Si passa da 1.264 gare a 510 (-59,7%) e da 5,9 miliardi a 2,5 (-57,9%). La riduzione interessa soprattutto i progetti grandi e piccoli, mentre per quelli medi si riduce il numero di bandi, ma non l'importo.

Grafico 6.5. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – **Concessioni di lavori** - Bandi di gara pubblicati – Periodi a confronto – Importi in Meuro

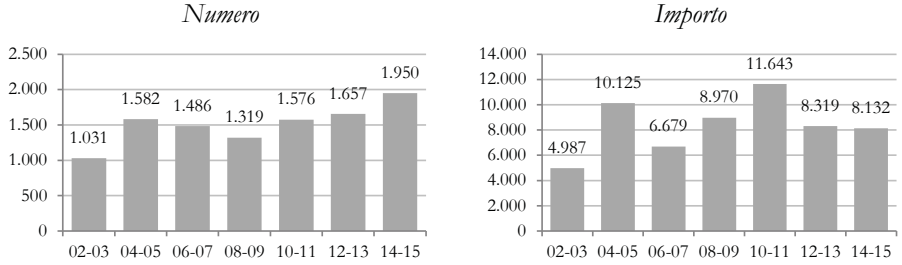


Fonte: CRESME Europa Servizi.

Per gli appalti integrati, invece, si rileva un *trend* a doppia velocità, con un numero di bandi aumentato del 17,7% e l'importo ridotto del 2,3%. Riguardo al numero di bandi, l'ultimo biennio è stato quello di maggiore espansione dal 2002, primo anno di operativà di

tale sistema di realizzazione di opere pubbliche. Riguardo agli importi, invece, la riduzione è il risultato della forte contrazione registrata nel 2015 rispetto al 2014 (-21,5%) a fronte della crescita registrata nel 2014 rispetto al 2013 (+10,3%). E' nel 2015 che si registra uno dei valori annui più bassi dal 2002: 3,6 miliardi contro una media annua di 4,2 miliardi.

Grafico 6.6. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – **Appalti integrati** - Bandi di gara pubblicati – Periodi a confronto – Importi in Meuro



Fonte: CRESME Europa Servizi.

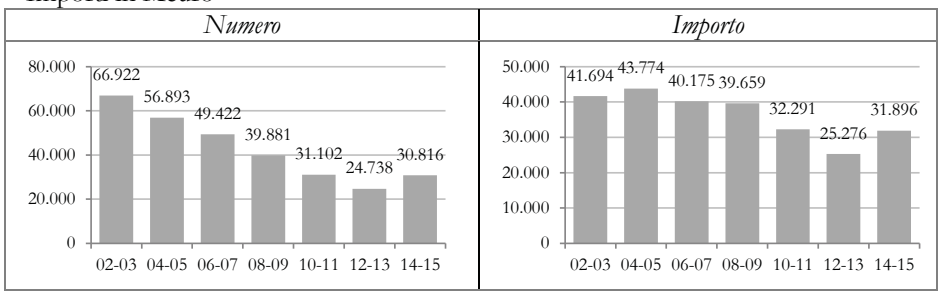
Se si considerano le dinamiche mensili, la riduzione del numero e dell'importo dei bandi riguardanti gli appalti integrati è riscontrabile a partire dalla seconda metà del 2015 e prosegue fino a marzo 2016. Le dinamiche rilevate potrebbero essere in parte determinate dall'incertezza sulle prospettive di tale sistema di realizzazione dei lavori pubblici nell'ambito della nuova regolazione. Un incremento nel numero e nei bandi di gara si registra, invece, nel mese di aprile 2016 prima dell'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti e delle concessioni.

- *Crescono le opere medie e piccole, dopo dodici anni di progressiva riduzione*

A partire dal 2014, dopo dodici anni caratterizzati da una forte concentrazione, con meno gare (il numero delle gare tra il 2002 e il 2013 si è progressivamente ridotto da oltre 35mila gare a circa 14mila) ma più grandi (l'importo medio per gara passa dai circa 700mila euro del 2002 a circa 1,6 milioni di euro nel 2013) e dirette in misura prevalente alla realizzazione di nuove grandi infrastrutture strategiche, riprendono a crescere i contratti medi e piccoli. E i motori trainanti

sono: gli appalti di sola esecuzione per la manutenzione delle reti stradale e idrico-fognarie, per la prevenzione del rischio idrogeologico, nonché per la riqualificazione energetica e la messa in sicurezza e l'adeguamento sismico degli edifici pubblici; le concessioni di servizi, che prevedono interventi di manutenzione e riqualificazione di impianti sportivi, residenze sanitarie assistite, uffici, scuole, impianti di illuminazione, impianti pubblicitari, impianti di depurazione, spazi verdi, ecc..

Grafico 6.7. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – OPERE MEDIE E PICCOLE - Bandi di gara pubblicati di importo inferiore a 50 milioni di euro- Periodi a confronto – Importi in Meuro



Fonte: CRESME Europa Servizi.

Tabella 6.3. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – OPERE MEDIE E PICCOLE - Bandi di gara pubblicati e aggiudicazioni di importo inferiore a 50 milioni per classi di importo – Periodi a confronto – Importi in Meuro

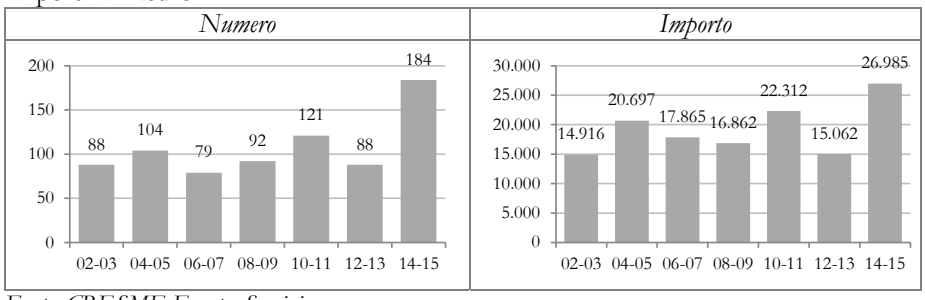
Classi di importo in euro	2012-2013		2014-2015		Variazioni % 2014-2015/2012-2013	
	Numero	*Importo*	*Numero*	*Importo*	*Numero*	*Importo*
			Bandi di gara			
Importo non segnalato	5.141	-	5.282	-	2,7	
Fino a 1.000.000	19.787	4.991	24.763	6.325	25,1	26,7
Da 1.000.001 a 5.000.000	4.048	8.892	4.914	10.812	21,4	21,6
Da 5.000.001 a 15.000.000	689	5.888	827	6.988	20,0	18,7
Da 15.000.001 a 50.000.000	214	5.505	312	7.771	45,8	41,1
TOTALE OPERE MEDIE E PICCOLE	**29.879**	**25.276**	**36.098**	**31.896**	**20,8**	**26,2**
			Aggiudicazioni			
Importo non segnalato	9.731	0	9.844	0	1,2	
Fino a 1.000.000	15.228	4.341	16.063	4.609	5,5	6,2
Da 1.000.001 a 5.000.000	3.242	7.049	3.551	7.667	9,5	8,8
Da 5.000.001 a 15.000.000	619	5.240	639	5.298	3,2	1,1
Da 15.000.001 a 50.000.000	199	4.962	222	5.687	11,6	14,6
TOTALE OPERE MEDIE E PICCOLE	**29.019**	**21.592**	**30.319**	**23.261**	**4,5**	**7,7**

Fonte: CRESME Europa Servizi.

- *Crescono le grandi opere, ma cambia la tipologia degli interventi: meno nuove opere; più manutenzione e gestione*

Nel biennio 2014-2015, tornano a crescere anche i grandi contratti di importo superiore a 50 milioni, dopo un biennio di forte ridimensionamento. Il numero di bandi si presenta più che raddoppiato (da 88 gare a 184) e gli importi aumentati del 79% (da 15 miliardi a circa 27).

Grafico 6.8. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – GRANDI OPERE - Bandi di gara pubblicati di importo superiore a 50 milioni di euro – Periodi a confronto – Importi in Meuro



Fonte: CRESME Europa Servizi.

In tale ripresa del mercato hanno un'incidenza prevalente gli interventi di rinnovo del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente.

Risultano, infatti, determinanti: le maxi gare Consip, relative alle convenzioni SIE - servizio integrato energia, per la manutenzione e gestione degli impianti termici negli edifici della pubblica amministrazione -, servizio luce - servizi integrati per la manutenzione degli impianti di illuminazione pubblica -, servizi FM - servizi integrati di *facility management* per la manutenzione edile e impiantistica, la pulizia e l'igiene ambientale e altri servizi operativi, in edifici in uso alla pubblica amministrazione -, MIES - Multiservizio tecnologico integrato energia nella sanità per la gestione, conduzione e manutenzione degli impianti tecnologici e delle strutture edili negli immobili adibiti ad uso sanitario; le maxi concessioni per il servizio di distribuzione del gas in vari ambiti territoriali delle regioni del centro-nord; i maxi contratti per lavori ferroviari connessi alla realizzazione delle infrastrutture strategiche prioritarie "Terzo valico dei Giovi" e "Galleria di base del Brennero" e a un programma di interventi di manutenzione straordinaria dell'armamento ferroviario, nel triennio 2015-2017, su linee in esercizio della rete RFI.

Tabella 6.4. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA – GRANDI OPERE - Bandi di gara pubblicati di importo superiore a 50 milioni di euro – Periodi a confronto – Importi in Meuro

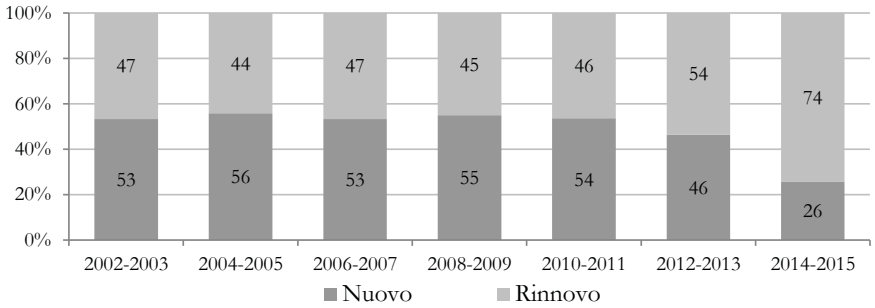
Classi di importo in euro	**2012-2013**		**2014-2015**		**Variazioni % 2014-2015/2012-2013**	
	Numero	*Importo*	*Numero*	*Importo*	*Numero*	*Importo*
MERCATI TRADIZIONALI	**46**	**5.421**	**71**	**10.436**	**54,3**	**92,5**
Appalti integrati	29	3.065	23	2.365	-20,7	-22,9
Appalti sola esecuzione	17	2.356	48	8.072	182,4	242,6
MERCATI COMPLESSI	**42**	**9.641**	**113**	**16.549**	**169,0**	**71,7**
Concessioni di lavori	9	4.413	6	978	-33,3	-77,8
Concessioni di servizi e altre gare di PPP	11	3.015	23	4.612	109,1	53,0
Appalti di manutenzione e gestione	22	2.213	84	10.959	281,8	395,2
TOTALE GRANDI OPERE	**88**	**15.062**	**184**	**26.985**	**109,1**	**79,2**

Fonte: CRESME Europa Servizi.

❑ *Più manutenzione e riqualificazione energetica*

Negli ultimi due anni il valore in gara per interventi di rinnovo del patrimonio edilizio e infrastrutturale pubblico esistente, soprattutto interventi di manutenzione e riqualificazione energetica, raggiunge l'importo record di 43,7 miliardi, il 74% del mercato delle opere pubbliche nazionale, contro 15,1 miliardi di nuovi interventi.

Grafico 6.9. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati per tipo di intervento – Periodi a confronto – Composizione % degli importi



Fonte: CRESME Europa Servizi.

Nei periodi precedenti, tra il 2002 e il 2013, il rinnovo, in media, ha rappresentato quote del 47% del mercato, con una quota minima del 44% nel biennio 2004-2005, anni caratterizzati dalla messa in gara di nuove infrastrutture strategiche, e una massima del 54% nel biennio 2012-2013.

❑ *Comuni, aziende speciali, ferrovie e Consip al centro del mercato*

Nel biennio 2014-2015 cresce la domanda dei comuni, delle aziende speciali, delle "ferrovie"[5] e di Consip a motivo, tra l'altro, dell'avvio degli interventi inseriti nei programmi di edilizia scolastica, dell'attuazione di progetti per favorire la riduzione dei consumi di energia elettrica e termica, di programmi di manutenzione di strade, reti idrico-fognarie e impianti di

[5] Fanno parte del gruppo "ferrovie" le società del gruppo Ferrovie dello Stato e le società che realizzano le tratte AV/AC Galleria di base del Brennero (BBT SE) e Terzo valico dei Giovi (Cociv Spa).

depurazione e per contrastare il dissesto idrogeologico, del rinnovo delle concessioni per il servizio di distribuzione del gas, del finanziamento di interventi per il potenziamento e la manutenzione della rete ferroviaria, nonché del crescente ricorso all'acquisizione centralizzata, mediante convenzioni, di servizi integrati di conduzione, gestione e manutenzione dei patrimoni pubblici.

Tabella 6.5. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati per tipo di committente – Periodi a confronto – Importi in Meuro

	2012-2013		**2014-2015**		**Variazioni % 2014-2015/2012-2013**	
	Numero	*Importo*	*Numero*	*Importo*	*Numero*	*Importo*
Comuni	18.015	8.626	21.823	14.773	21,1	71,3
Aziende speciali	1.867	5.515	2.483	6.727	33,0	22,0
Ferrovie	413	3.272	559	7.531	35,4	130,1
Consip	21	1.952	81	9.241	285,7	373,5
Totale principali committenti	**20.316**	**19.364**	**24.946**	**38.272**	**22,8**	**97,6**
Altri committenti	**9.651**	**20.974**	**11.336**	**20.609**	**17,5**	**-1,7**
di cui						
Anas	994	3.542	1.318	2.823	32,6	-20,3
Concessionari rete autostradale	146	1.004	240	535	64,4	-46,7
TOTALE OOPP	**29.967**	**40.339**	**36.282**	**58.881**	**21,1**	**46,0**

Fonte: CRESME Europa Servizi.

Il mercato attivato da questi quattro "grandi" committenti rappresenta il 69% dei bandi (era il 68% nel biennio precedente) e il 65% del valore (era il 48%). Si tratta di 24.946 gare dell'importo di 38,3 miliardi, quantità incrementate, rispetto al biennio 2012-2013, del 22,8% rispetto al numero e del 97,6% rispetto all'importo. Tassi di crescita superiori si osservano per le "ferrovie" (+35,4% il numero, +130,1% l'importo) e Consip (+285,7% il numero, +373,5% l'importo), mentre i comuni, con 21.823 gare per quasi 15 miliardi di importo, registrano tassi di crescita del 21,1% per numero di bandi in gara e del 71,3% per importo. Si tratta comunque di percentuali rilevanti che arrivano dopo un lungo periodo di forte ridimensionamento della domanda.

Rispetto agli altri committenti, che nel complesso registrano una riduzione del valore del mercato dell'1,7%, si segnala la flessione del mercato degli interventi, per il potenziamento e la manutenzione,

delle strade gestite da Anas (-20,3% gli importi) e dai concessionari gestori della rete autostradale (-46,7%).

❑ *I settori più dinamici*

I settori di mercato più dinamici riguardano uffici, scuole, edifici della sanità e reti ferroviaria, dell'acqua, del gas e dell'illuminazione pubblica, che rappresentano congiuntamente il 64% del valore del mercato delle opere pubbliche nazionale e il 35% dei bandi. Nel biennio precedente tali settori rappresentavano quote di mercato, rispettivamente per importo e numero, del 38% e del 29%.

Tabella 6.6. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati per settore di mercato - Periodi a confronto – Importi in Meuro

	2012-2013		**2014-2015**		**Variazioni % 2014-2015/2012-2013**	
	Numero	*Importo*	*Numero*	*Importo*	*Numero*	*Importo*
Uffici	1.621	2.568	2.316	8.242	42,9	221,0
Sanità	1.425	2.596	1.722	7.615	20,8	193,4
Ferrovie	431	3.357	589	7.614	36,7	126,8
Acqua	1.829	2.712	2.478	4.543	35,5	67,5
Gas	195	528	188	3.468	-3,6	557,2
Scuole	2.518	2.106	4.686	3.369	86,1	60,0
Illuminazione pubblica	605	1.629	782	2.914	29,3	78,8
TOTALE AREE DI MERCATO PIÙ DINAMICHE	**8.624**	**15.495**	**12.761**	**37.765**	**48,0**	**143,7**
ALTRE AREE DI MERCATO	**21.343**	**24.844**	**23.521**	**21.116**	**10,2**	**-15,0**
TOTALE OOPP	**29.967**	**40.339**	**36.282**	**58.881**	**21,1**	**46,0**

Fonte: CRESME Europa Servizi.

❑ *La crescita coinvolge quasi tutto il territorio nazionale*

Le variazioni positive del numero di bandi di gara pubblicati interessano quattordici regioni su venti. Per altre tre regioni (Veneto, Toscana e Sicilia) si osserva un numero di bandi in crescita a fronte di un valore del mercato ridotto di oltre un quarto. Per una regione (l'Abruzzo) si osserva, al contrario, un numero di gare ridotto del 14,5% e un importo incrementato di un terzo. Il *trend* risulta complessivamente negativo per la Valle d'Aosta e la Sardegna.

A livello di area geografica, nelle regioni del Nord ovest e del Sud, si registrano tassi di crescita superiori al 25% per numero e importo.

Anche nelle regioni del Nord est e del Centro si rilevano valori in aumento. Gli unici valori negativi si rilevano per le due isole maggiori.

Tabella 6.7. – MERCATO OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati per aree geografiche – Periodi a confronto – Importi in milioni di euro

	2012-2013		2014-2015		Variazioni % 2014-2015/2012-2013	
	Numero	*Importo*	*Numero*	*Importo*	*Numero*	*Importo*
Piemonte	2.231	2.073	2.499	3.742	12,0	80,5
Valle d'Aosta	269	281	244	187	-9,3	-33,5
Lombardia	3.135	5.318	4.448	6.307	41,9	18,6
Liguria	683	726	853	1.253	24,9	72,6
Trentino Alto Adige	446	1.493	567	2.101	27,1	40,7
Veneto	1.342	3.880	1.891	2.654	40,9	-31,6
Friuli Venezia Giulia	838	783	1.037	1.051	23,7	34,3
Emilia Romagna	1.382	1.949	1.722	2.767	24,6	41,9
Toscana	1.731	3.235	1.934	2.587	11,7	-20,0
Umbria	499	723	533	882	6,8	21,9
Marche	546	546	657	830	20,3	52,0
Lazio	1.374	2.288	1.579	5.295	14,9	131,4
Abruzzo	835	813	714	1.084	-14,5	33,3
Molise	224	148	497	203	121,9	37,3
Campania	3.056	3.503	4.675	5.953	53,0	69,9
Puglia	2.247	2.275	2.887	3.183	28,5	39,9
Basilicata	477	486	534	544	11,9	11,8
Calabria	2.152	1.382	2.588	2.326	20,3	68,2
Sicilia	3.616	3.001	3.667	2.276	1,4	-24,1
Sardegna	2.643	2.144	2.387	1.727	-9,7	-19,4
Nord ovest	6.318	8.398	8.044	11.488	27,3	36,8
Nord est	4.008	8.105	5.217	8.573	30,2	5,8
Centro	4.150	6.792	4.703	9.594	13,3	41,2
Sud	8.991	8.608	11.895	13.293	32,3	54,4
Isole	6.259	5.145	6.054	4.004	-3,3	-22,2
Non ripartibili	241	3.291	369	11.930	53,1	262,5
TOTALE OOPP	**29.967**	**40.339**	**36.282**	**58.881**	**21,1**	**46,0**

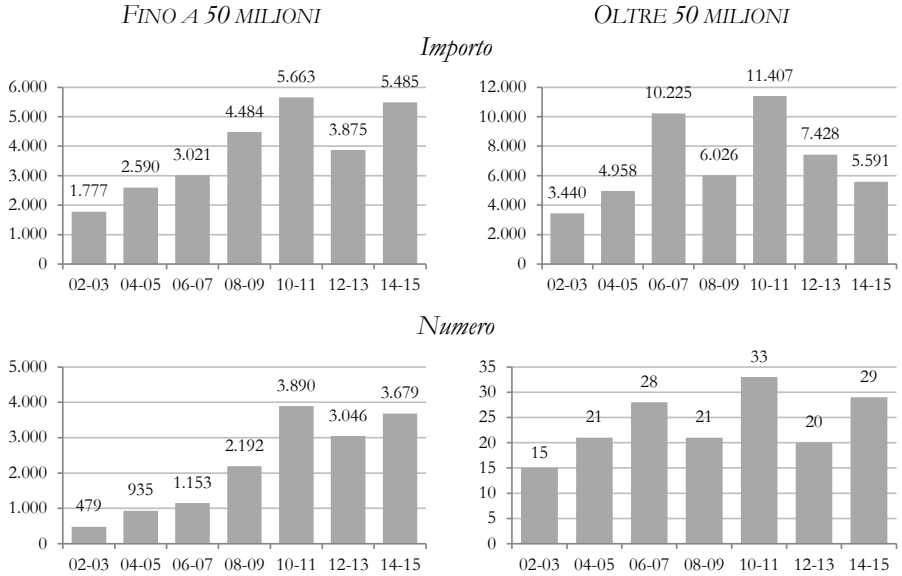
Fonte: CRESME Europa Servizi.

- *Prosegue l'interesse per il PPP, ma per iniziative più piccole*

Nel biennio 2014-2015 il mercato del PPP è rappresentato da 3.708 bandi di importo conosciuto del valore complessivo presunto di circa 11,1 miliardi. Di questi:

- il 99% del numero di bandi, per il 50% del valore del mercato, riguarda operazioni con importo inferiore ai 50 milioni di euro (in passato rappresentavano, mediamente, il 34% del mercato);
- il restante 1% della domanda per la restante metà degli importi riguarda, invece, operazioni di importo superiore.

Grafico 6.10. – MERCATO PPP IN ITALIA - Bandi di gara pubblicati per classe di importo – Periodi a confronto – Importi in milioni di euro



Fonte: CRESME Europa Servizi.

Rispetto al biennio 2012-2013, il mercato nel suo complesso registra un numero di iniziative in crescita del 10,6% e un importo in calo del 2,0%. Per le opere di importo superiore a 50 milioni di euro, il numero aumenta del 45% ma l'importo si riduce del 25%, mentre, per le opere piccole e medie, si rileva una crescita del 21% (quanto al numero) e del 42% (quanto all'importo).

L'interesse delle pubbliche amministrazioni per operazioni di PPP di importo inferiore a 50 milioni di euro è confermato anche dallo studio "Il *project financing* per la realizzazione delle opere pubbliche in Italia. Stato dell'arte, criticità e prospettive"[6], realizzato dal Dipartimento per la Politica Economica (Dipe), in collaborazione con il Cresme, e pubblicato nel mese di settembre 2015.

In tale studio si rileva che il fenomeno del partenariato pubblico privato in Italia è diventato negli anni un fattore molto rilevante nelle scelte delle pubbliche amministrazioni, con riferimento alla

[6] http://www.programmazioneeconomica.gov.it/wp-content/uploads/2015/09/Studio_DIPE_pubblicato-04_09_2015.pdf

realizzazione delle opere pubbliche e alla gestione dei servizi. Non è però stata fino ad oggi di altrettanta evidenza la reale funzionalità di tali procedure, in particolare con riferimento alla capacità delle amministrazioni di garantire una efficiente ed efficace fase gestionale.

Per quanto riguarda le caratteristiche del mercato del PPP, nello studio si sottolinea che si ricorre allo strumento della concessione di costruzione e gestione, e in generale al PPP, più frequentemente per la realizzazione di opere di piccolo e medio importo (fino a 50 milioni di euro), come parcheggi, impianti sportivi, scuole, cimiteri e progetti di sviluppo urbano, mentre i settori interessati dalla realizzazione di grandi progetti (con importo maggiore di 50 milioni di euro) in concessione di lavori pubblici e PPP sono strade e autostrade, metropolitane e ospedali.

Per quanto riguarda i contratti di PPP di importo inferiore a 50 milioni di euro, dall'analisi delle concessioni di lavori pubblici bandite e aggiudicate tra il 2002 e il 2014 emerge che:

- il 58% delle gare bandite, per l'85% degli importi, arriva all'aggiudicazione. Nel caso delle sole operazioni di importo fino a 50 milioni di euro tali percentuali sono del 57% per numero e del 75% per importo;
- oltre il 50% delle gare aggiudicate di importo inferiore a 50 milioni di euro, e dei relativi importi, arriva alla gestione.

Tabella 6.8. – MERCATO PPP IN ITALIA **-** Concessioni di lavori pubblici di importo fino a 50 milioni di euro - gennaio 2002-giugno 2014 - Importi in miliardi di euro

	Totale numero	*di cui di importo noto*	
		Numero	**Importo**
GARE BANDITE (a)			
Totale	**4.997**	**3.347**	**47,5**
di cui di importo inferiore a 50 milioni di euro	4.893	3.243	13,2
GARE AGGIUDICATE			
Totale	**2.280**	**1.945**	**38,4**
Incidenza su gare bandite	45,6	58,1	80,9
di cui di importo inferiore a 50 mln	2.194	1.859	9,9
Incidenza su gare bandite	44,8	57,3	75,0
CAMPIONE AGGIUDICAZIONI MONITORATO			
Totale	**961**	**942**	**7,0**
Incidenza su totale gare aggiudicate	*43,8*	*50,7*	*70,9*
di cui opere in gestione	535	522	3,7
Incidenza opere in gestione su campione	***55,7***	***55,4***	***52,3***

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati Osservatorio nazionale del PPP (www.infoppp.it) e studio "Il project financing per la realizzazione delle opere pubbliche in Italia. Stato dell'arte, criticità e prospettive - Cosa accade dopo l'aggiudicazione dei contratti di concessioni di lavori: da un'analisi di oltre 1.000 progetti tra il 2002 e il 2014" realizzato dal DIPE con la collaborazione del CRESME.
(a): al netto dei procedimenti interrotti (bandi annullati, gare deserte o non aggiudicate e aggiudicazioni revocate).

NOTA METODOLOGICA[7]

Monitoraggio 30 aprile 2004 – Primo elenco delle opere incluse nel Programma delle infrastrutture strategiche (PIS)

Il punto di partenza per individuare l'elenco completo di tutti gli interventi rientranti nel campo di applicazione della legislazione speciale nata con la legge n. 443/2001 è stato l'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001.

Tale allegato rappresenta una sintesi del primo Programma delle infrastrutture strategiche e individua 117 interventi, articolati in 17 macro opere (sistema valichi, corridoi plurimodali padano, tirreno-brennero, tirrenico nord Europa, adriatico, dorsale centrale e dorsale appenninica, sistema Mo.S.E., ponte sullo stretto, sistemi urbani, piastra logistica della Sardegna, hub portuali, interportuali e aeroportuali, schemi idrici, piano interventi nel comparto energetico e delle telecomunicazioni).

L'elenco delle 117 opere così individuate non esaurisce il campo d'azione della legge in quanto, integrandolo con gli elenchi previsti negli allegati 2 e 3 della stessa delibera, il numero delle opere è aumentato 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 il 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.

---

[7] La Nota metodologica riguarda i nove Rapporti precedenti. Per il presente Rapporto si rinvia al Capitolo primo, paragrafo 1.2.

Per ogni singola opera/intervento inclusa nell'elenco come sopra definito si è proceduto con la raccolta dei principali dati, quali la descrizione del progetto, il soggetto competente, il luogo dei lavori, il costo, il livello progettuale, l'affidamento dei lavori (bando di gara e aggiudicazione), l'avanzamento dei lavori e l'anno previsto di ultimazione dei lavori. Lo sforzo principale è stato proprio quello di standardizzare le singole informazioni, rendendole così omogenee e confrontabili. Non è stato invece possibile standardizzare i flussi finanziari e l'iter procedurale, per i quali la fonte ufficiale dettagliata più attendibile si è rivelata la delibera CIPE di attuazione della singola opera/lotto funzionale.

Monitoraggio 30 aprile 2005 – *Aggiornamento dell'elenco degli interventi riportato nel Vol. 2 Tabelle sullo stato degli interventi del primo Rapporto presentato nel mese di 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 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 tre progetti classificati come tre distinte opere nell'elenco riportato nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 e, di conseguenza, nel monitoraggio 2004, e successivamente riunite in un unico progetto classificato "opera" e denominata "Nuovo asse autostradale Mestre - Civitavecchia", a seguito della presentazione di una unica proposta di realizzazione dell'opera con il sistema del *project financing* da parte del promotore, l'ATI guidato da Infrastrutture Lavori Italia insieme a Gefip Holding e ad altre otto tra società e banche, per la quale l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse; la riorganizzazione in cinque opere dei dieci 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 otto opere, e alla luce di nuovi elementi sono diventate due 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 dell'elenco degli interventi riportato nel Vol. 2 Tabelle sullo stato degli interventi del secondo Rapporto presentato nel mese di luglio 2005 alla VIII Commissione della Camera*

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche si è proceduto, dal punto di vista metodologico, prendendo quale riferimento i progetti indicati nell'elenco contenuto nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del secondo Rapporto del 2005.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nella delibera CIPE n. 130/2006, nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, nei DPEF 2006-2009 e 2007-2011, nel documento "Esiti tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della Legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, nonché nel documento "Infrastrutture Prioritarie" del Ministero delle Infrastrutture del 16 Novembre 2006. Sono state, inoltre, considerate le informazioni fornite da ANAS (Legge obiettivo - Stato approvativo degli interventi, maggio 2007) e RFI (Monitoraggio progetti Legge obiettivo, maggio 2007), accanto a quelle di altri soggetti competenti (regioni, comuni, aziende speciali tra i principali) ed ai bandi, ed i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

L'oggetto del monitoraggio ha riguardato, quindi, 243 opere risultanti dalla riorganizzazione delle opere individuate al 30 aprile 2005, sulla base delle indicazioni contenute negli allegati 1 e 2 alla delibera 130/2006. Per quanto riguarda l'inserimento di nuove opere rispetto al 30 aprile 2005, si è contata solo quella relativa alle opere di accesso ai valichi che costituisce una nuova voce del DPEF 2006-2009.

Monitoraggio 30 aprile 2009 – *Aggiornamento dell'elenco degli interventi riportato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 3° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel mese di luglio 2007*

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche, si è proceduto, dal punto di vista metodologico, prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del terzo Rapporto del 2007.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nella delibera Cipe n. 130 del 2006 – Aggiornamento giugno 2008 (Allegato infrastrutture, DPEF 2009-2013), nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, nei Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria per i periodi 2008-2012 e 2009-2013, nella delibera Cipe n. 10 del 2009 e nei suoi allegati 1 - *Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche*- e 2 - *Prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture deliberate dal Cipe* -, negli atti integrativi alle Intese generali quadro sottoscritti nel 2008 e 2009, nonché nel documento *Infrastrutture Prioritarie* del Ministero delle Infrastrutture di marzo 2008, nel contratto di programma di RFI 2009-2011 e nel *Piano degli investimenti infrastrutturali Anas* 2007-2011.

Si è altresì provveduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture, nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, comuni, aziende speciali. Sono stati, inoltre, presi in considerazione i bandi ed i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

Monitoraggio 30 aprile 2010 – *Aggiornamento dell'elenco degli interventi riportato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 4° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel mese di 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 quarto Rapporto del 2010.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013, nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, negli atti integrativi alle Intese generali quadro sottoscritti nel 2009 e 2010 e nelle audizioni presso l'VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati e presso la 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici e comunicazioni) del Senato.

Si è altresì provveduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT), nonché all'acquisizione di informazioni presso le

principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, comuni, aziende speciali. Inoltre, a partire da questo Rapporto, è stata avviata una collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici con l'obiettivo di svolgere, per il tramite dell'Osservatorio dei contratti pubblici, una ricostruzione puntuale sul deliberato CIPE al 30 aprile 2009 - aggiornata al 30 aprile 2010 - dello stato di attuazione di tutti i contratti in corso riguardanti le opere rientranti nel Programma e di monitorare nel tempo lo stato di avanzamento dei lavori.

Monitoraggio 30 aprile 2011 – *Aggiornamento dell'elenco degli interventi riportato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 5° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel mese di luglio 2010*

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche, si è proceduto, dal punto di vista metodologico, prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del quinto Rapporto del 2010.

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

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

Inoltre, a partire da questo Rapporto, nell'ambito dell'analisi delle opere deliberate è stato inserito un approfondimento specifico relativo ad una dimensione di maggiore dettaglio sia rispetto allo stato di attuazione che per quanto riguarda alcuni specifici aspetti dell'iter di realizzazione. Tale analisi è stata resa possibile grazie alla realizzazione di un vero e proprio sistema informativo e alla collaborazione con l'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici, attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) e aggiornate al 31 maggio 2011.

Monitoraggio 30 settembre 2012 – *Aggiornamento dell'elenco degli interventi riportato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 6° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel mese di settembre 2011*

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 volume Tabelle sullo stato degli interventi del sesto monitoraggio del 2011.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nella tabella 0 del 10° Allegato, nelle tabelle 1 e F del 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2011, aggiornamento di settembre 2011, nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi, nelle audizioni presso la Commissione VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati e presso la 8ª Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato, nel Contratto di Programma RFI 2007-2011, aggiornamento 2010-2011, sottoscritto il 21 maggio 2012.

Si è altresì proceduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT), con il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE), con l'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP), con il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione, nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, province, comuni, aziende speciali.

E' inoltre proseguita la collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) e aggiornate al 30 settembre 2012.

Monitoraggio 31 ottobre 2013 – *Aggiornamento dell'elenco degli interventi riportato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 7° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel mese di novembre 2012*

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 volume Tabelle sullo stato degli interventi del 7° monitoraggio del 2012.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute: nella tabella 0 del 10° Allegato infrastrutture al DEF 2012 approvato dal CIPE con delibera 136/2012; nella Tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 e relativa nota di aggiornamento; nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi[8]; nelle audizioni presso la Commissione VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati e presso la 8ª Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato; nei documenti collegati all'Intesa sul 10° Allegato

[8] Si segnala che le schede opera contengono una sezione dedicata alle fonti specifiche di ciascuna opera (Normativa e documentazione di riferimento). Tale sezione non riporta le fonti di riferimento comuni ("legge obiettivo", leggi finanziarie, delibere Cipe di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS e documenti di programmazione economica e finanziaria) che vengono citate nelle diverse sezioni della scheda.

Infrastrutture tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome; nelle nuove Intese Generali Quadro tra il Governo e le regioni Emilia-Romagna e Abruzzo, sottoscritte nel 2013.

Si è altresì proceduto ad un confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e con il CIPE, nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, province, comuni, aziende speciali.

E' inoltre proseguita la collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) e aggiornate al 31 ottobre 2013.

Monitoraggio 31 dicembre 2014 – *Aggiornamento dello stato di avanzamento degli interventi monitorati con l'8° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, presentato nel mese di gennaio 2014, riportati nell'elenco pubblicato nella sezione "opere" del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS), aggiornato al 31 ottobre 2013*

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, si è proceduto, dal punto di vista metodologico, prendendo quale riferimento quelli monitorati con l'8° Rapporto, riportati nell'elenco pubblicato nella sezione "opere" del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) - consultabile nel sito internet della Camera dei deputati - aggiornato al 31 ottobre 2013.

Tale elenco è stato, quindi, modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute: nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 approvato dal CIPE con la delibera 26/2014; nella tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture al DEF 2014 e alla relativa Nota di aggiornamento; nelle delibere CIPE di attuazione dei singoli interventi ; nelle audizioni presso la Commissione VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati e presso la 8a Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato; nel Contratto di Programma RFI 2012-2016.

Si è altresì proceduto ad un confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), con il CIPE e con il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione (DPS), nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, province, comuni, aziende speciali.

E' inoltre proseguita la collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, le cui funzioni sono state trasferite all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) e aggiornate al 31 dicembre 2014.

Allegati

OPERE PRIORITARIE E SISTEMI LOCALI: UN APPROFONDIMENTO SOCIO ECONOMICO[9]

1. L'analisi di dettaglio

Nel volume *Nota di sintesi e focus tematici* è stata presentata un'analisi di insieme dei collegamenti ferroviari e stradali di lunga percorrenza di cui fanno parte le opere prioritarie stradali e ferroviarie in relazione ai ventuno indicatori socio – economici scelti per ognuno dei sistemi locali di prima e di seconda fascia.

Nei paragrafi successivi si presenta un approfondimento che analizza gli indicatori per ciascuna delle infrastrutture considerate, applicando ad ognuna il medesimo quadro statistico sui territori interessati. Per ciascuna infrastruttura sono stati predisposti le tavole con gli indicatori e i cartogrammi, che riportano le delimitazioni dei sistemi locali considerati con sovrapposto il tracciato dell'opera ferroviaria o stradale analizzata. In proposito, merita sottolineare che si tratta di una elaborazione grafica utile per fornire una collocazione geografica dell'opera, senza nessuna pretesa di rappresentare una elaborazione tecnica sui reali tracciati dell'opera stessa.

1.1. Collegamento ferroviario Torino-Lione

Sul versante italiano l'infrastruttura attraversa solo due sistemi locali - quello di Torino, appunto, e quello di Susa, cosiddetti di "fascia centrale" -, e ne coinvolge altri otto ad essi connessi (sistemi di "seconda fascia": Rivarolo Canavese, Ivrea, Santhià, Casale Monferrato, Asti, Chieri, Savigliano e Pinerolo). In totale sono 466 i comuni interessati, per una superficie pari a 9.400 km^2 e una popolazione di circa 500mila residenti al 2014 (rispettivamente il 3,1 e lo 0,8 per cento del totale nazionale). Si tratta di comuni con un rischio sismico non elevato e una quota della superficie territoriale delle località abitate (8,9 per cento) mediamente più estesa di quanto

[9] A cura della Direzione centrale per le statistiche ambientali e territoriali dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT).

registrato in ambito nazionale (6,7). Infatti, il territorio nel complesso è caratterizzato da una densità abitativa superiore al dato italiano (280 abitanti per km^2 contro i 201 dell'Italia, al 2014), sebbene la popolazione insista prevalentemente nei Sl di fascia centrale (densità abitativa pari a 549). Per contro, la quota di popolazione che risiede nei comuni montani raggiunge solo il 6,2 per cento nei Sl di seconda fascia (5,2 nei Sl di fascia centrale), circa sei punti percentuali in meno rispetto al dato medio nazionale.

La lettura degli indicatori demografici fotografa un territorio caratterizzato da una crescita della popolazione più lenta che nel resto del Paese, da un ricambio generazionale più basso e un'incidenza più elevata delle fasce di età "deboli". Infatti, nel periodo 2001-2014 la popolazione residente è cresciuta meno della media nazionale (rispettivamente +5,8 e +5,0 per cento nei Sl di fascia centrale e di seconda fascia, contro il +6,7 per cento dell'Italia). L'indice di vecchiaia - che misura l'incidenza della popolazione di 65 anni e più rispetto alla popolazione di età 0-14 anni - supera, nel 2014, il 180 per cento (190 nei Sl di seconda fascia, oltre 30 punti percentuali in più della media nazionale), mentre l'indice di dipendenza demografica – cioè il rapporto tra la popolazione non lavorativa (0-14 anni e 65 e oltre) e quella in età di lavoro (15-64 anni) - si colloca intorno al 60 per cento. La popolazione residente straniera raggiunge il 10,4 per cento di quella totale nei Sl di fascia centrale, mentre è in linea con la media italiana nei rimanenti sistemi. Anche la quota di popolazione in possesso di istruzione terziaria nella media dell'area non si discosta da quanto registrato per l'Italia nel suo complesso (12,6 per cento), sebbene sia superiore nei sistemi centrali.

Sul fronte del mercato del lavoro i Sl interessati dall'infrastruttura sono caratterizzati da una *performance* mediamente superiore al resto del Paese. Ciò è particolarmente vero per i Sl di seconda fascia che fanno registrare, nel 2014, tassi di attività e di occupazione più elevati (rispettivamente 52,0 e 46,7 per cento) e un tasso di disoccupazione inferiore (10,3 per cento), mentre nei Sl di fascia centrale solo per il tasso di disoccupazione si registra un risultato

migliore di quello nazionale (12,2 per cento, contro il 12,7 dell'Italia).

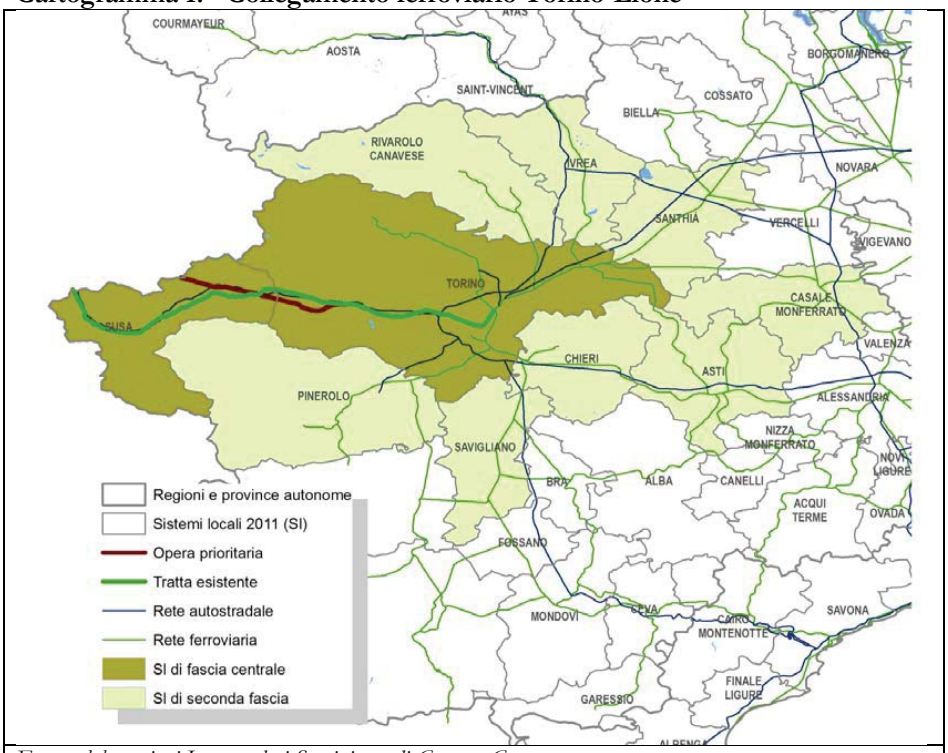
La struttura produttiva dei dieci sistemi locali appare relativamente più sviluppata rispetto alla media del Paese: nel 2013 gli addetti alle unità locali delle imprese nei settori dell'industria e dei servizi sono 325,5 ogni 1.000 abitanti nei sistemi di fascia centrale, contro i 270,3 della media Italia; in linea col dato nazionale risultano invece quelli di seconda fascia. In questi ultimi è relativamente più rilevante la componente manifatturiera: 8,4 le unità locali e 85,3 gli addetti alle unità locali del comparto (ogni 1.000 abitanti), grazie anche alla presenza del distretto di Rivarolo Canavese, specializzato nell'industria meccanica, e a tutto l'indotto della fabbricazione di mezzi di trasporto che interessa anche altri sistemi locali.

In termini di ricchezza prodotta, il tessuto imprenditoriale dei dieci sistemi locali contribuisce per il 5,1 per cento al valore aggiunto totale prodotto dalle imprese a livello nazionale (dato al 2012), di cui il 3,8 per cento deriva dai soli Sl di Torino e Susa. Questi sistemi sono caratterizzati da una produttività del lavoro più elevata (47,7mila euro per addetto, circa 3mila euro in più rispetto al dato medio nazionale) e da un maggior grado di apertura internazionale, con un valore dell'export per addetto che raggiunge i 36,1 mila euro nel 2012 (solo 22 mila euro il dato dell'Italia).

Mediamente più elevato nell'area anche il reddito imponibile ai fini Irpef: nel 2013 nei Sl di fascia centrale supera di oltre 2mila euro quello nazionale (1,3mila euro in più il dato dei Sl di seconda fascia). Tuttavia, negli ultimi anni proprio nei Sl di fascia centrale tale indicatore ha registrato una flessione (-1,0 per cento nel periodo 2009-2013), plausibilmente riconducibile agli effetti sull'economia reale della recente crisi economica internazionale. Nei rimanenti Sl si segnala, invece, una sostanziale stabilità.

Relativamente contenuta, infine, la componente turistica: nel 2013 solo 2,4 in media le giornate per abitante trascorse dai turisti negli esercizi ricettivi della zona (6,2 il dato dell'Italia); solo il sistema locale di Susa vanta una specializzazione turistica.

Cartogramma 1. - Collegamento ferroviario Torino-Lione



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 1. – Collegamento ferroviario Torino-Lione

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km^2	549	135	280	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	13,3	6,5	8,9	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	0,0	0,0	0,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	5,2	6,2	5,5	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	5,8	5,0	5,5	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	10,4	8,2	9,7	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	183,6	190,2	185,7	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	59,2	60,3	59,5	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	13,7	10,2	12,6	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	47,8	52,0	49,2	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	42,0	46,7	43,5	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	12,2	10,3	11,6	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	325,5	272,3	308,8	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	7,3	8,4	7,7	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	76,1	85,3	79,0	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	3,8	1,4	5,1	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	47,7	43,8	46,6	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	36,1	24,7	32,9	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	15,1	14,1	14,8	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-1,0	0,1	-0,7	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	2,9	1,4	2,4	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.2. Collegamento ferroviario Milano-Venezia

Questa infrastruttura insiste su un territorio composto da ben 58 sistemi locali, 14 di fascia centrale e 43 di seconda fascia, a cui corrispondono nel complesso oltre 1.600 comuni. Si tratta di un'area che forma una striscia di territorio che si estende tra Lombardia e Veneto e che si caratterizza sia per l'elevata urbanizzazione di tipo diffuso, sia per la concentrazione di attività produttive e la capacità di produzione di reddito. La densità abitativa è infatti più che doppia rispetto alla media nazionale (478 abitanti per km^2 contro una media di 201) con una punta di ben 857 abitanti per km^2 per ciò che riguarda i sistemi locali della fascia centrale. Le località abitate rappresentano ben il 16,2 per cento dell'estensione totale di queste aree (la media nazionale si attesta su valori ben più bassi, 6,7 per cento), con valori che sfiorano il 24 per cento della fascia centrale.

Questa infrastruttura infatti interessa alcune importanti realtà urbane, prima fra tutte il sistema locale di Milano che rappresenta quasi il 30 per cento della popolazione totale dell'area, ma anche quelle rappresentate dai Sl di Bergamo (824 mila abitanti), Busto Arsizio (640 mila abitanti), Verona (472 mila abitanti), Padova (621 mila abitanti) e Venezia (575 mila abitanti); al tempo stesso si tratta anche di aree a forte vocazione produttiva, ed in particolare manifatturiera, dove è rilevante la presenza di realtà distrettuali: dei 58 sistemi locali considerati ben 40 sono anche dei distretti industriali e rappresentano oltre il 50 per cento della popolazione complessiva dell'area. Tra queste realtà distrettuali vale la pena ricordare i Sl di Lumezzane (meccanica), Castel Goffredo (tessile), Arzignano (pelli), Schio (meccanica) e Vicenza (oreficeria).

L'infrastruttura considerata attraversa aree complessivamente con una popolazione in crescita maggiore rispetto alla media nazionale (10,8 per cento contro 6,7 per cento), in maniera più accentuata nella fascia centrale (11,1 per cento) rispetto alla seconda fascia (10,3 per cento). Significativamente più elevata l'incidenza della popolazione straniera. Data la vocazione produttiva di queste aree anche il mercato del lavoro si caratterizza per migliori *performance*

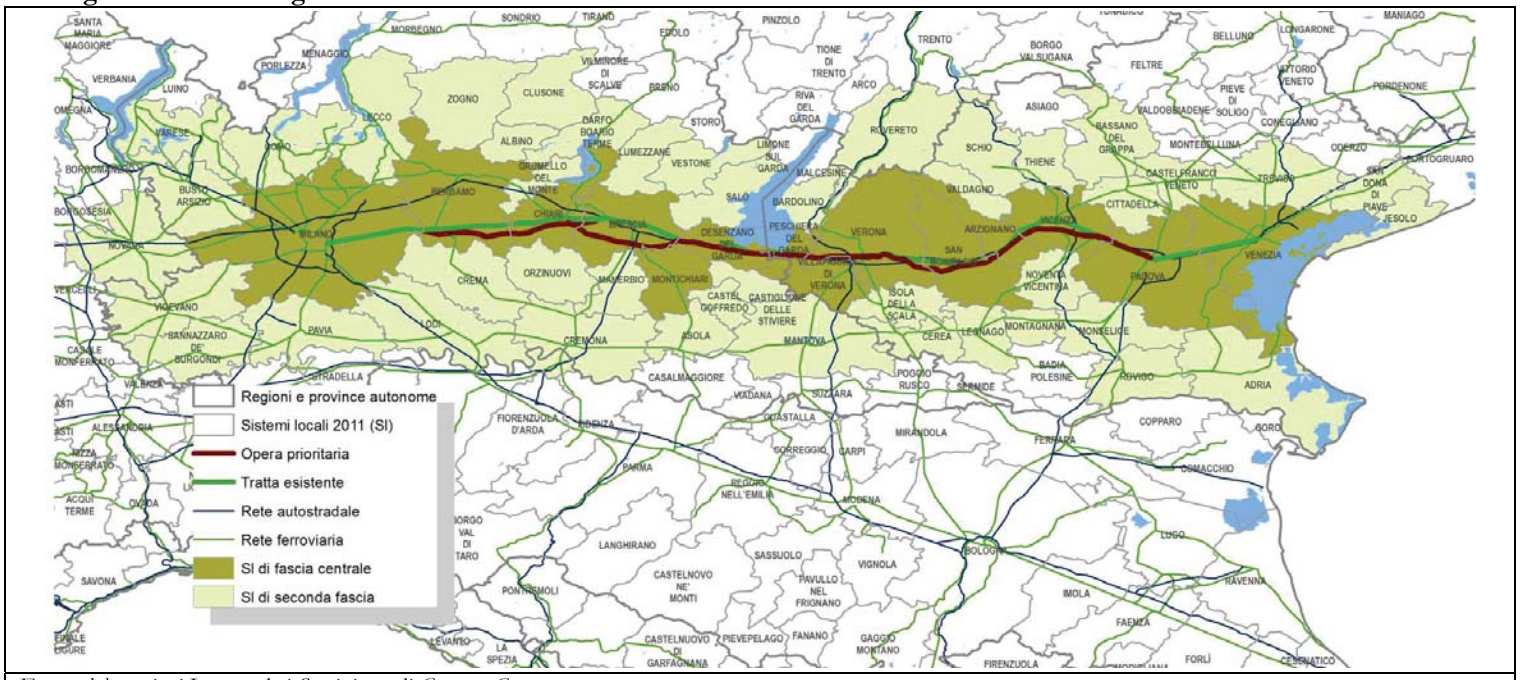
rispetto alla media nazionale: il tasso di attività è di cinque punti percentuali superiore alla media, il tasso di occupazione è invece di oltre sei punti più alto, mentre il tasso di disoccupazione si distacca dalla media nazionale di quasi quattro punti percentuali in meno.

La struttura produttiva, con riferimento al totale delle imprese e coerentemente con quanto detto sul mercato del lavoro, si caratterizza per una dotazione particolarmente elevata: sono infatti 383,4 gli addetti delle unità locali delle imprese ogni mille abitanti nei sistemi della fascia centrale, che scendono a 304,7 nella seconda fascia e risalgono fino a 350,2 per il complesso dei sistemi considerati, a fronte di un dato medio nazionale di poco superiore a 270 addetti ogni mille abitanti. Anche le *performance* produttive e reddituali di queste aree sono significativamente elevate, in particolar modo per i sistemi locali della fascia centrale che concentrano quasi il 23 per cento di tutto il valore aggiunto prodotto dalle imprese che arriva al 33,7 per cento se si considera anche la seconda fascia di sistemi locali.

Ne consegue inoltre che anche produttività e reddito imponibile sono significativamente superiori alla media nazionale, rispettivamente di 7,3 mila euro per addetto e di 2,7 mila euro per abitante con riferimento al totale dei 58 sistemi locali considerati. Se invece si fa riferimento ai soli sistemi che costituiscono la fascia centrale le differenze si accentuano notevolmente portando il distacco con la media nazionale, rispettivamente, a 11,2 mila euro per addetto e a 3,6 mila euro per abitante. All'incirca le medesime distanze separano queste aree dalla media nazionale per ciò che riguarda il valore delle esportazioni per addetto.

I territori interessati da questa infrastruttura sono tra i pochi in cui la variazione del reddito imponibile Irpef presenta un segno positivo in ambedue le fasce considerate. L'importanza del comparto turistico, approssimato dal numero di giornate di presenze turistiche per abitante, è però meno rilevante rispetto alla media nazionale (5,4 contro 6,2).

Cartogramma 2. - Collegamento ferroviario Milano-Venezia



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 2. – Collegamento ferroviario Milano-Venezia

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	857	297	478	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	23,9	12,6	16,2	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	8,7	5,2	6,4	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	1,0	13,4	6,2	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	11,1	10,3	10,8	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	12,4	9,8	11,3	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	149,0	153,7	150,9	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	55,4	55,4	55,4	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	14,8	10,9	13,1	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	54,0	54,2	54,1	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	49,4	49,2	49,3	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	8,5	9,3	8,8	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	383,4	304,7	350,2	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	9,1	10,6	9,8	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	86,1	106,0	94,5	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	22,8	10,9	33,7	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	56,1	45,5	52,2	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	32,8	31,7	32,4	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	16,4	14,4	15,5	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	0,2	0,2	0,2	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	5,8	4,9	5,4	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.3. Collegamento ferroviario Genova-Milano

La terza infrastruttura ferroviaria considerata coinvolge nel complesso 26 sistemi locali, sei appartenenti alla fascia centrale (da sud verso nord sono Genova, Novi Ligure, Tortona, Voghera, Pavia e Milano) e 20 appartenenti alla seconda fascia; inoltre, anche per la particolare conformazione del tracciato di quest'infrastruttura, i territori interessati appartengono a quattro regioni diverse: Liguria, Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna.

Si tratta di un'area relativamente estesa, che coinvolge poco più di nove milioni di abitanti (il 15,2 per cento della popolazione nazionale) anche per la presenza delle aree urbane di Genova (circa 700 mila abitanti) ma soprattutto di Milano (oltre 3,8 milioni di abitanti). Ne consegue quindi che la densità abitativa sia particolarmente elevata, soprattutto nella fascia centrale (906 abitanti per km^2), e che l'incidenza della superficie delle aree residenziali sia quasi tre volte quella media nazionale nella fascia centrale (18,9 per cento) e più che doppia nella seconda fascia (13,2 per cento). Nel complesso i territori considerati presentano un basso rischio sismico e una relativa incidenza di aree montane.

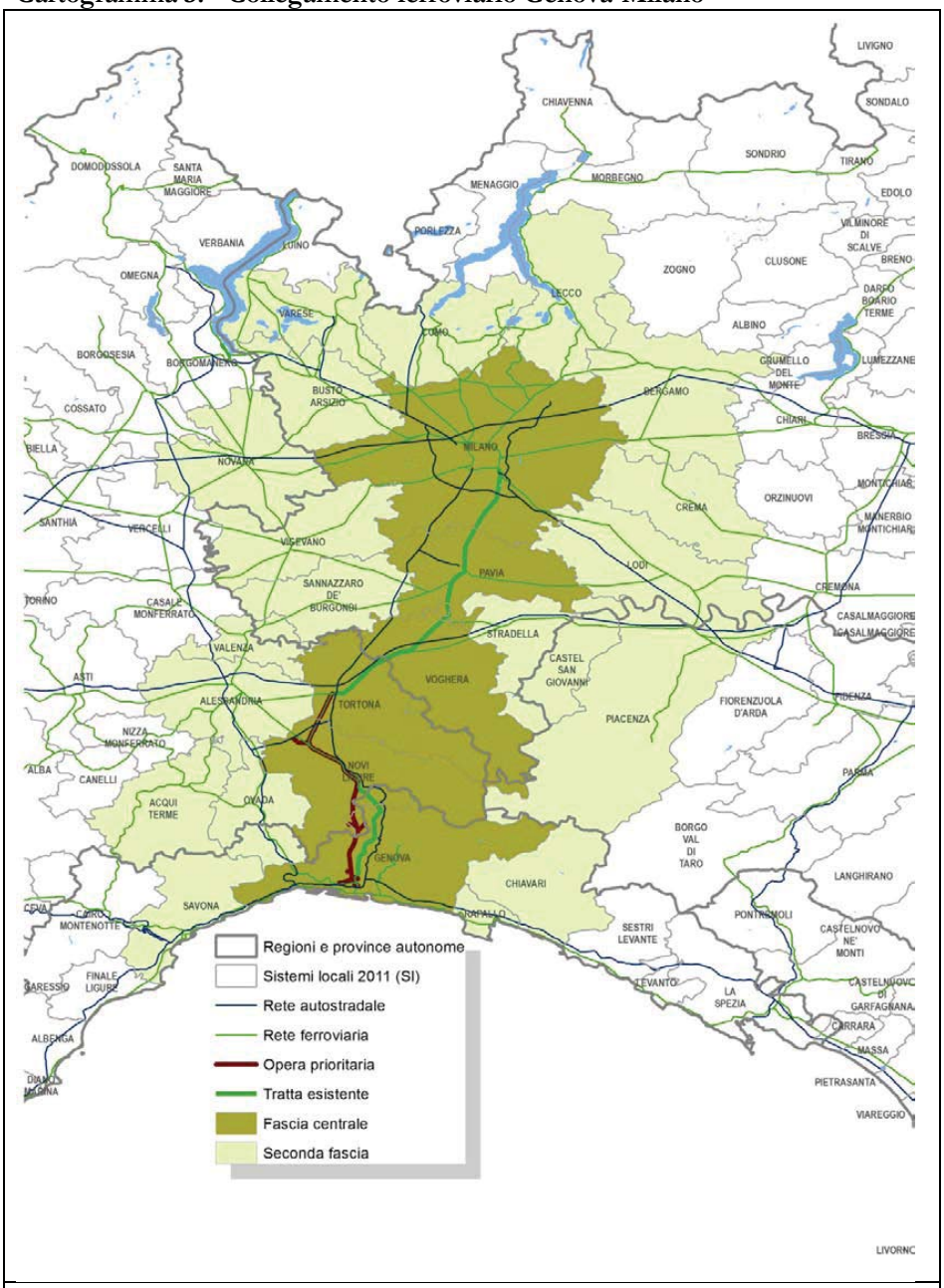
Le principali caratteristiche demografiche considerate disegnano un'area complessivamente in crescita di popolazione (9,1 per cento tra il 2001 e il 2014) e con una maggiore incidenza della popolazione straniera rispetto alla media nazionale (11,2 per cento contro l'8,2 per cento, rispettivamente) ma, al tempo stesso, caratterizzate per una maggiore incidenza delle classi anziane e un più elevato indice di dipendenza demografica.

Mercato del lavoro, attività economiche e reddito presentano segnali di maggiore vitalità rispetto alla media nazionale. Sia il tasso di attività della popolazione, sia il tasso di occupazione sono significativamente superiori al dato medio nazionale (4 e 6 punti percentuali, rispettivamente), mentre il tasso di disoccupazione risulta di circa quattro punti più basso. La dotazione di risorse produttive, in particolare del comparto manifatturiero, è anch'essa significativamente più alta della media nazionale: la presenza di importanti aree industriali della seconda fascia (Busto Arsizio,

Vigevano, Varese, Bergamo e Piacenza) fa sì che la presenza di unità locali delle imprese sia di 9,6 ogni mille abitanti (7,6 il dato medio nazionale) e di quasi 95 addetti delle unità locali ogni mille abitanti (61,2 il dato medio nazionale).

Questa vitalità economica si riverbera ovviamente sulla capacità di produzione di reddito: il contributo di queste aree al valore aggiunto delle imprese a livello nazionale sfiora un quarto del totale (24,2 per cento), suddiviso per il contributo del 15,8 per cento della fascia centrale e dell'8,4 per cento di quello della seconda fascia. Produttività e propensione all'export sono di gran lunga più elevati del dato medio nazionale, come anche il reddito imponibile che presenta una differenza di +3,7 mila euro per abitante. Di contro si tratta di aree che invece, nel complesso, presentano una limitata capacità di attrazione turistica.

Cartogramma 3. - Collegamento ferroviario Genova-Milano



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 3. – Collegamento ferroviario Genova-Milano

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	906	365	536	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	18,9	13,2	15,0	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	0,0	0,0	0,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	14,0	6,8	10,6	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	7,8	10,5	9,1	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	12,1	10,1	11,2	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	169,6	160,8	165,5	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	57,6	56,6	57,1	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	16,6	11,6	14,3	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	53,1	53,6	53,3	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	48,6	48,7	48,6	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	8,5	9,2	8,8	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	391,6	304,0	350,8	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	7,9	9,6	8,7	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	67,5	94,9	80,3	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	15,8	8,4	24,2	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	61,1	47,1	55,4	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	34,9	30,6	33,2	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	17,8	15,0	16,5	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-0,4	-0,2	-0,3	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	3,3	1,9	2,7	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.4. Collegamento ferroviario Monaco-Verona

Sul versante italiano l'infrastruttura coinvolge in totale 35 sistemi locali, di cui 9 appartenenti alla fascia centrale. Due sono le regioni interessate (Veneto e Trentino-Alto Adige/Südtirol) e 456 i comuni, che si estendono su una superficie di circa 16mila km^2 (il 5,2 per cento di quella nazionale); il territorio, prevalentemente montuoso, ospita il 12,6 per cento della popolazione italiana al 2014 (circa 7,7 milioni di abitanti). Le caratteristiche geomorfologiche della zona, parzialmente esposta ad un elevato rischio sismico (il 7,3 per cento dell'intera area, valore che scende a 1,3 nei Sl attraversati dall'infrastruttura), portano ad una densità abitativa relativamente contenuta, pari a 147 abitanti per km^2 in media, dato inferiore a quello nazionale; tale caratteristica si accentua nei Sl di seconda fascia. Relativamente contenuta anche la superficie territoriale delle località abitate, il 5,7 per cento in media, valore che si colloca al di sotto del dato nazionale. Buona parte della popolazione risiede in comuni montani: nel 2014 ben il 56,5 per cento dei residenti nei Sl di fascia centrale e il 40,6 in quelli di seconda fascia, in media il quadruplo di quanto registrato per l'Italia nel suo complesso.

La dinamica della popolazione nel territorio è più sostenuta che altrove: 11,7 per cento la variazione nel periodo 2001-14 nei Sl di fascia centrale, 13,8 per cento in quelli di seconda fascia (solo 6,7 per cento l'incremento complessivo a livello nazionale). Questo risultato, probabilmente, è da ascrivere anche ad una discreta presenza di popolazione straniera nell'area (l'11 per cento dei residenti nel 2014; 8,2 per cento il dato nazionale). L'indice di vecchiaia è più contenuto rispetto alla media del Paese, mentre l'indicatore di dipendenza demografica si allinea al dato nazionale in entrambi i gruppi di Sl. Per contro, la quota della popolazione in possesso di un'istruzione terziaria è più elevata nei Sl di fascia centrale (14,3 per cento; 9,4 il dato dei sistemi di seconda fascia, 12,8 la media nazionale), tra i quali rientrano i sistemi di Verona, Trento e Bolzano, sedi di rinomate università.

L'offerta e la domanda di lavoro nei Sl interessati dall'infrastruttura appaiono più positivi che nel resto del Paese:

infatti, il tasso di disoccupazione dell'area è inferiore di oltre quattro punti percentuali rispetto a quello nazionale (8,5 per cento mediamente, valore che scende a 8,2 nei Sl di fascia centrale); per contro, i tassi di occupazione e di attività sono nettamente superiori (rispettivamente 6,5 e 8,0 punti percentuali in più rispetto a quanto registrato per l'Italia nel suo complesso).

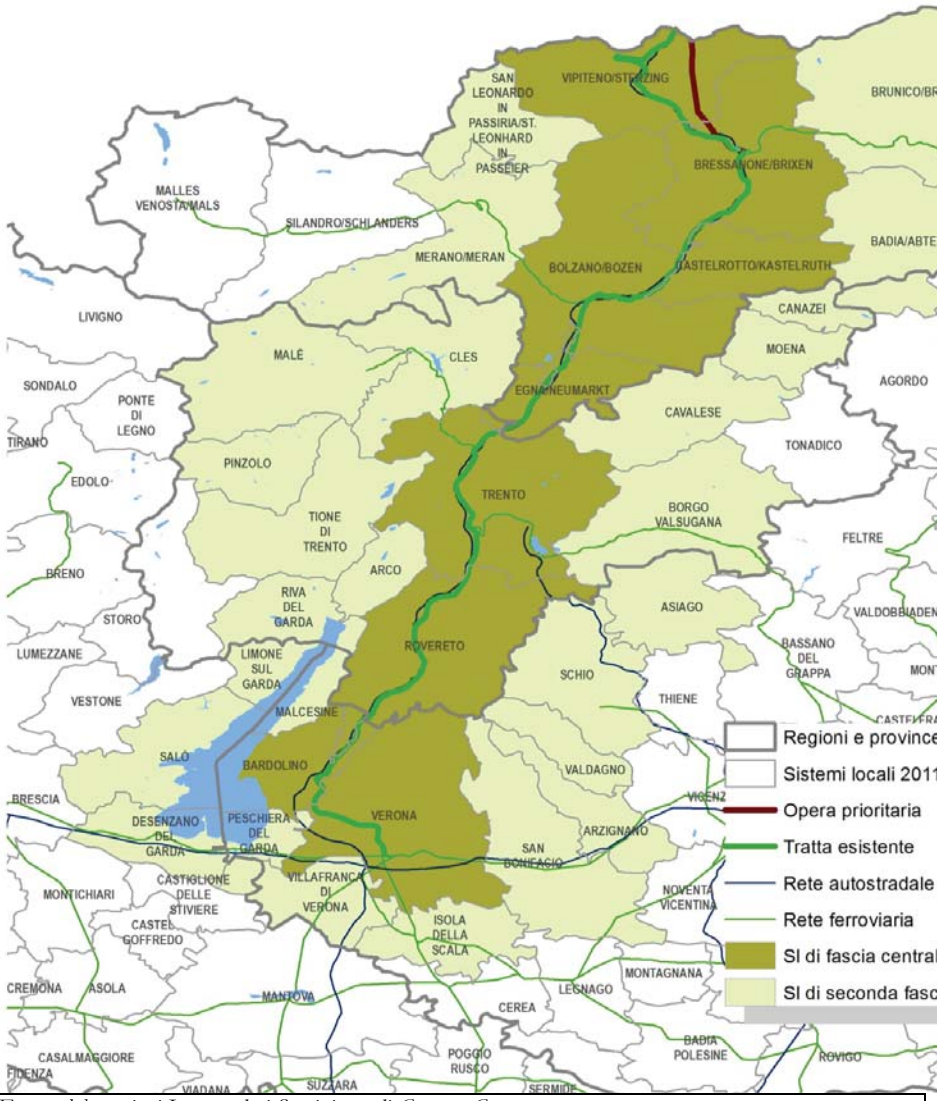
Queste evidenze riflettono anche la presenza di una struttura produttiva che appare più "solida": otto i distretti industriali – tra cui Desenzano del Garda, Salò, Villafranca di Verona, Arzignano -, specializzati nell'industria meccanica, nella produzione di beni per la casa, nell'industria alimentare e nella produzione di pelli, cuoio e calzature; i rimanenti sistemi non distrettuali vantano tutti una qualche specializzazione settoriale (Bolzano, Trento ed Egna sono pluri-specializzati). Ne consegue un numero maggiore di addetti alle unità locali delle imprese dell'industria e dei servizi (circa 70 in più ogni 1.000 abitanti rispetto alla media nazionale) e una maggiore rilevanza del comparto manifatturiero soprattutto nei Sl di seconda fascia (108,2 gli addetti e 10,4 le unità locali per 1.000 abitanti, contro valori nazionali rispettivamente pari a 61,2 e 7,6).

Le unità locali del territorio contribuiscono per il 5,1 per cento alla formazione del valore aggiunto delle imprese nazionali (totale industria e servizi), grazie anche ad una produttività del lavoro superiore a quella rilevata mediamente in Italia, soprattutto nel Sl di fascia centrale (51,5 migliaia di euro per addetto, contro 44,9). Sono i Sl di seconda fascia, specializzati in alcuni comparti del manifatturiero, a far registrare un valore del fatturato esportato per addetto superiore a quello medio nazionale (33,8 migliaia di euro) e ad innalzare il risultato medio dell'area (oltre 26 mila euro per addetto, contro i 22 dell'Italia).

Il livello di reddito imponibile pro capite ai fini IRPEF è maggiore che nel complesso della nazione e risulta in crescita negli ultimi anni (+1,9 per cento nel periodo 2009-2013), andamento opposto a quello registrato in ambito nazionale. A ciò contribuisce non solo l'importanza del tessuto imprenditoriale locale, ma anche una forte componente turistica, più accentuata che altrove: la metà

dei sistemi locali, infatti, vanta una specializzazione turistica, grazie anche alla presenza di bellezze naturalistiche quali, tra le altre, il lago di Garda, le Dolomiti e il resto delle Alpi. Ciò fa sì che l'industria del turismo in questi luoghi sia particolarmente sviluppata, con presenze notevolmente più elevate che nella media nazionale: 26,3 le giornate di permanenza media per abitante nell'area (34,3 nei Sl di seconda fascia), contro le 6,2 giornate della media nazionale.

Cartogramma 4. - Collegamento ferroviario Monaco-Verona



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 4. – Collegamento ferroviario Monaco-Verona

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	199	118	147	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	6,1	5,4	5,7	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	1,3	10,7	7,3	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	56,5	40,6	48,4	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	11,7	13,8	12,8	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	11,0	11,0	11,0	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	141,0	130,9	135,8	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	55,8	54,1	54,9	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	14,3	9,4	11,8	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	55,6	55,6	55,6	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	51,0	50,7	50,8	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	8,2	8,8	8,5	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	349,5	331,0	340,1	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	7,2	10,4	8,8	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	62,6	108,2	85,9	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	2,7	2,4	5,1	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	51,5	45,9	48,7	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	18,7	33,8	26,2	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	15,9	14,0	14,9	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	1,0	2,8	1,9	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	17,9	34,3	26,3	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.5. Collegamento ferroviario Napoli-Bari

Questa infrastruttura coinvolge un territorio assai vasto. Sono infatti 13 i sistemi locali interessati direttamente dalla Napoli-Bari, 32 invece quelli di seconda fascia, per un totale di 492 comuni in cui risiede l'8,5 per cento della popolazione (circa 5,2 milioni di abitanti). L'estensione del territorio, pari a circa 23 mila km^2, porta ad una densità media di 303 abitanti per km^2, valore che si innalza nei Sl di fascia centrale (539 abitanti/km^2), tra i quali figurano i sistemi di Napoli, Caserta, Foggia e Bari. Ridotta, invece, la densità abitativa nei Sl di seconda fascia (151 abitanti per km2), caratterizzati anche da una quota minore della superficie delle località abitate (3,9 per cento, contro l'8,8 dei Sl di fascia centrale) e da una quota più elevata – sebbene inferiore al dato nazionale – di popolazione residente in comuni montani (9,2 per cento a fronte del 2,5 registrato nei sistemi centrali). Il territorio interessato dall'infrastruttura attraversa un tratto dell'arco appenninico meridionale e si estende dalla costa tirrenica a quella adriatica. La presenza di lineamenti tettonici attivi espone i tre quarti della superficie dei comuni ad un elevato rischio sismico, valore ben più elevato della media nazionale. Si ricorda infatti che l'area del Vesuvio rientra nel Piano strategico di prevenzione di eventi sismici.

Tutti gli indicatori demografici dell'area presentano valori inferiori a quelli registrati per la media Italia. La dinamica della popolazione residente è nettamente più contenuta: 2,5 per cento la crescita nel periodo 2001-14, con una punta di 2,7 per cento nei Sl di fascia centrale. La popolazione straniera incide sui residenti per il 3,5 per cento, contro l'8,2 della media nazionale. Per contro, la società appare meno "anziana" che altrove: l'indice di vecchiaia si attesta, nella media del territorio, sul 117 per cento, contro il 157,7 dell'Italia. Similmente, l'indice di dipendenza demografica segnala una minore incidenza delle fasce di popolazione più deboli rispetto ai residenti in età da lavoro (49,8 per cento, a fronte del 55,1 registrato in Italia). In termini di istruzione, nell'area la quota della popolazione in possesso di un titolo di studio universitario (o a questo equiparato) si attesta all'11,6 per cento (10,9 nei Sl di

seconda fascia), otre un punto percentuale al di sotto del dato medio nazionale.

Nel complesso i 45 sistemi locali presentano una generale situazione di disagio economico e sociale. A fronte di una manodopera potenziale relativamente più corposa (la maggiore incidenza della popolazione in età lavorativa), una domanda di lavoro insufficiente genera nell'area tassi di disoccupazione più elevati della media nazionale (22,6 per cento nei Sl di fascia centrale, 18,4 per cento in quelli di seconda fascia), affiancati da tassi di occupazione e di attività inferiori di circa 10 punti percentuali rispetto a quanto rilevato per l'Italia nel suo complesso.

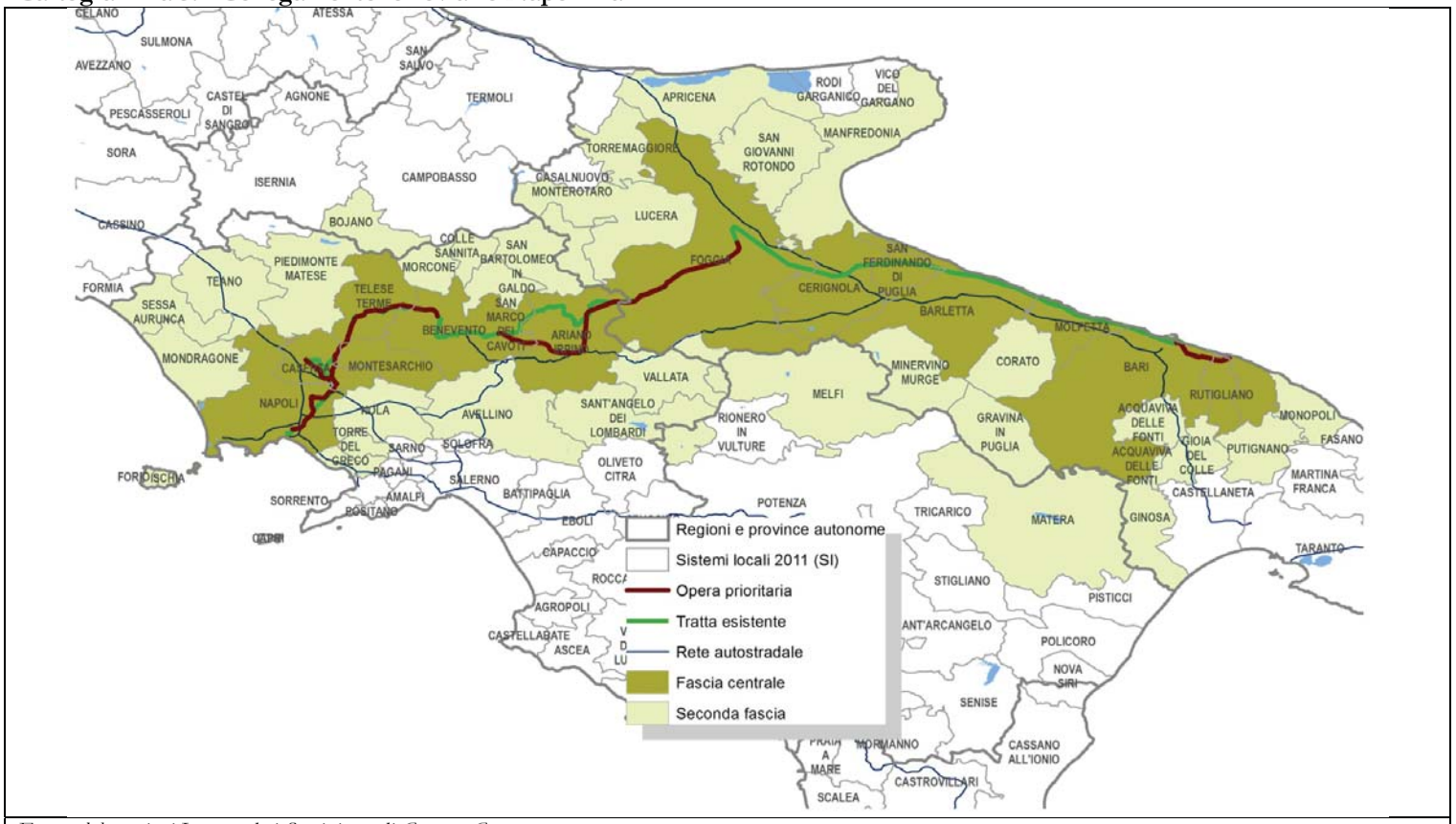
Le difficoltà a partecipare attivamente al mercato del lavoro sono anche il risultato di una relativa debolezza strutturale dell'apparato produttivo del territorio. A dispetto della presenza di otto distretti industriali specializzati nel tessile abbigliamento e nell'industria alimentare (Ariano Irpino, Montesarchio, Barletta, San Marco dei Cavoti, Corato, Gioia del Colle, Putignano e Minervino Murge), il numero di addetti alle unità locali delle imprese industriali e dei servizi nell'area è inferiore al dato nazionale (182,2 per 1.000 abitanti, contro 270,3, rispettivamente). Del tutto analoga la connotazione del comparto manifatturiero, con un numero di Unità locali e relativi addetti per 1.000 abitanti più contenuto.

La produttività del lavoro, che si attesta mediamente intorno ai 35 mila euro per addetto (37,5 nei Sl di fascia centrale e 30,6 in quelli di seconda fascia), è circa 10 mila euro in meno del valore medio italiano. Le imprese appaiono nettamente votate al mercato interno: infatti, l'export per addetto è circa un quarto di quello registrato mediamente in Italia. Ciononostante, il peso del valore aggiunto del territorio sul totale nazionale prodotto dalle imprese si attesta al 6,2 per cento, di cui 4,7 punti nei soli Sl di fascia centrale.

Anche la componente turistica appare molto attenuata rispetto al resto del territorio nazionale. Le problematicità dell'area sono evidenziate anche da un reddito imponibile ai fini IRPEF che non raggiunge i 9 mila euro pro capite (la media nazionale è di poco

meno di 13 mila euro), in netta contrazione nel periodo 2009-13 soprattutto nei Sl di fascia centrale.

Cartogramma 5. - Collegamento ferroviario Napoli-Bari



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 5. – Collegamento ferroviario Napoli-Bari

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	539	151	303	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	8,8	3,9	5,9	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	72,0	76,5	74,8	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	2,5	9,2	4,5	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	2,7	2,0	2,5	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	3,4	3,9	3,5	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	112,1	129,1	117,0	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	49,4	50,8	49,8	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	12,0	10,9	11,6	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	40,0	43,1	40,9	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	30,9	35,2	32,2	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	22,6	18,4	21,3	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	188,7	167,2	182,2	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	5,1	5,9	5,4	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	30,4	35,2	31,8	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	4,7	1,5	6,2	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	37,5	30,6	35,6	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	5,1	5,6	5,2	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	8,8	8,4	8,7	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-1,3	-0,4	-1,0	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	1,1	3,8	1,9	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.6. Collegamento ferroviario Palermo-Catania-Messina

La linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina coinvolge buona parte del territorio siciliano: 49 sono i sistemi locali interessati, 17 di fascia centrale e 32 di seconda fascia, sui complessivi 71 in cui è articolata la regione. I 287 comuni coinvolti ricoprono una superficie di circa 18mila km^2, il 6 per cento di quella nazionale; in essi risiedono oltre 11 milioni di abitanti, pari al 18,1 per cento della popolazione italiana al 2014.

L'infrastruttura attraversa l'isola dalla costa orientale a quella occidentale e si snoda su un territorio in buona parte montuoso. La presenza di lineamenti tettonici attivi della dorsale appenninica che si estende fra la Calabria e la Sicilia orientale espone la quasi totalità della superficie dei comuni ad un elevato rischio sismico: il 91,2 per cento nei Sl di fascia centrale, l'83,8 per cento in quelli di seconda fascia; non a caso l'area rientra nel Piano nazionale di prevenzione per l'elevata probabilità di eventi sismici.

Le caratteristiche del territorio rappresentano un vincolo agli insediamenti dell'uomo, soprattutto nei comuni appartenenti ai Sl di seconda fascia: in essi la densità abitativa è il 50 per cento di quella media nazionale (100 abitanti per km^2, contro i 201 dell'Italia), così come la porzione di territorio occupata da località abitate. In contrasto i dati relativi ai Sl di fascia centrale, in cui risiedono mediamente 335 abitanti per km^2 e in cui la superficie delle località abitate raggiunge il 7,4 per cento di quella totale, risultato su cui incide la presenza di centri urbani tra i quali figurano, appunto, Messina, Catania e Palermo. La quota di popolazione dell'intera area che vive in comuni montani raggiunge il 16 per cento.

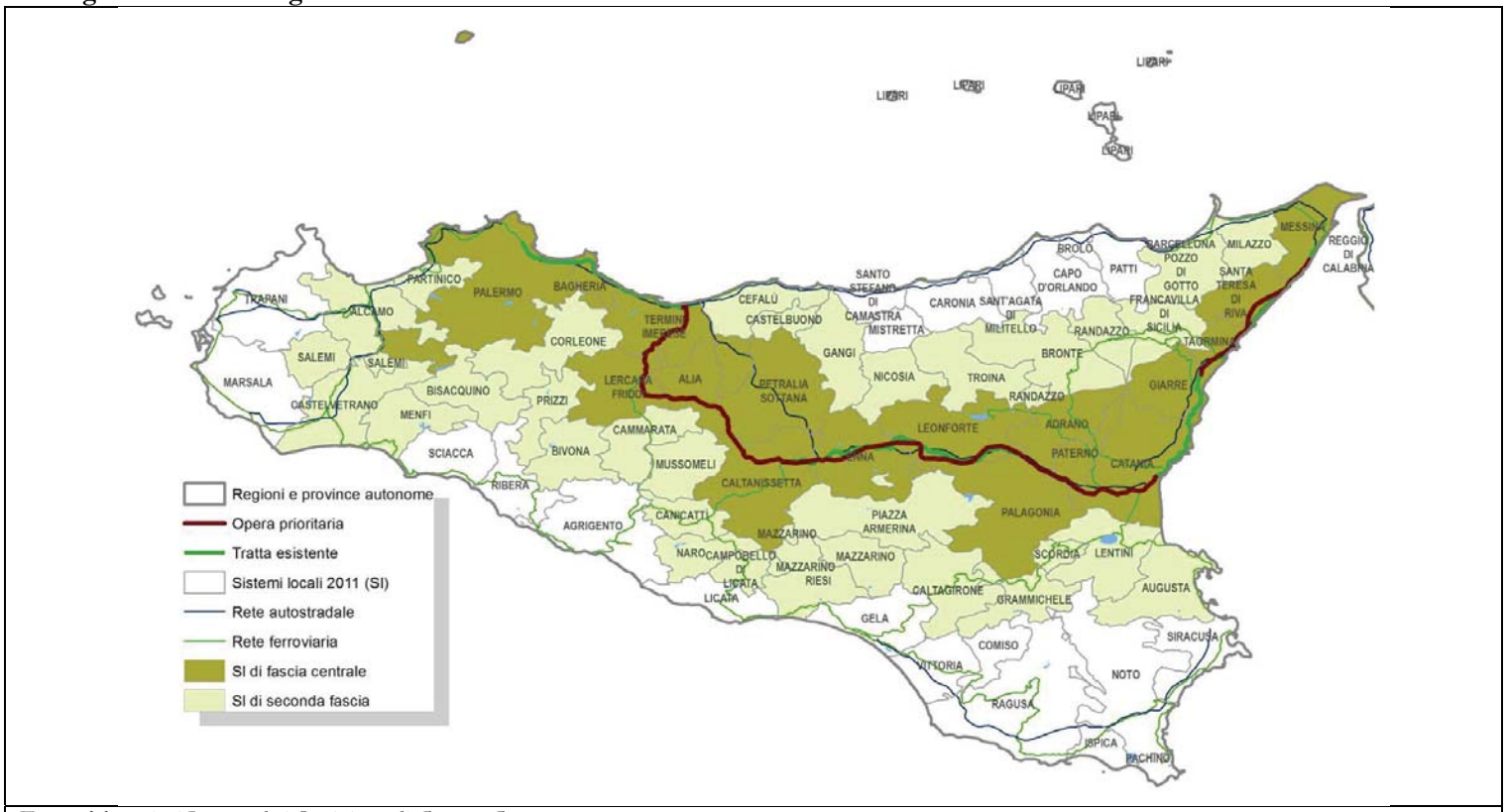
Gli indicatori demografici mettono in luce il progressivo spopolamento dei comuni che ricadono nei Sl di seconda fascia rispetto a quelli di fascia centrale e quanto osservato in media per l'Italia: il decremento della popolazione residente negli anni 2001-14 (-0,9 per cento) è attribuibile ad un effetto combinato di emigrazione e bassa natalità. Ciò si desume anche dal più elevato indice di vecchiaia (159,7 per cento), nonché dall'indice di dipendenza demografica (che si attesta sul 54,8 per cento), i cui

valori inducono a ritenere che siano proprio i giovani – più in generale la popolazione in età da lavoro– ad abbandonare l'area. Più contenuta anche l'incidenza delle persone in possesso di titolo di istruzione terziaria (solo il 9 per cento). Per i Sl di fascia centrale i valori sono in linea, o più favorevoli, rispetto alla media nazionale, sebbene la dinamica della popolazione residente e la presenza di stranieri residenti appaiano nettamente più moderate.

Le difficoltà di questi territori sono evidenziate anche da un mercato del lavoro in sofferenza, caratterizzato da tassi di attività e di occupazione ben al di sotto di quelli registrati per l'Italia (nella media dell'area, rispettivamente oltre 10 e 12 punti percentuali in meno) e da un tasso di disoccupazione che supera il 20 per cento. Su ciò grava anche una struttura produttiva frammentata e incerta: non esistono distretti industriali nell'area e ben 41 dei sistemi locali interessati dall'infrastruttura non hanno alcuna specializzazione produttiva. Tra i rimanenti, il Sl di Termini Imerese vanta una specializzazione nei mezzi di trasporto, Bagheria e Palagonia sono sistemi a vocazione agricola, Milazzo e Augusta hanno insediamenti del petrolchimico e farmaceutico. Nell'area gli addetti alle unità locali delle imprese sono oltre 100 in meno (per 1.000 abitanti) rispetto al dato medio nazionale (156,7 contro 270,3). La quota di valore aggiunto prodotto dalle imprese localizzate nel territorio sul totale nazionale si ferma al 2,8 per cento; di questo, i 3/4 provengono dai soli Sl di fascia centrale. Ad una produttività del lavoro pari a circa 35 mila euro per addetto (44,9 il dato nazionale) si affianca una ridotta propensione all'export: solo 5,9 migliaia di euro di fatturato esportato per addetto in media, un quarto della media italiana. Nei Sl di seconda fascia, tuttavia, il fatturato esportato dalle imprese raggiunge i 19 mila euro per addetto, probabilmente grazie alla presenza di imprese operanti nel chimico-farmaceutico, settori per loro natura maggiormente proiettati sui mercati internazionali. Infatti, l'incidenza della componente manifatturiera, sia in termini di unità locali che di addetti è superiore nei Sl di seconda fascia rispetto a quelli di fascia centrale.

Le bellezze storico-artistiche e paesaggistiche dei luoghi attraggono turisti che, tuttavia, stazionano mediamente solo 2,4 giornate per abitante, contro le 6,2 della media nazionale. Per quanto riguarda la componente reddituale, nel 2013 il reddito imponibile pro capite nel territorio si attesta su 8,7 migliaia di euro (solo 7,8 nei Sl di seconda fascia), in netta flessione rispetto al 2009: la perdita di ricchezza nel periodo sfiora il 3 per cento, cinque volte in più di quanto registrato in media nel Paese.

Cartogramma 6. - Collegamento ferroviario Palermo-Catania-Messina



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 6. – Collegamento ferroviario Palermo-Catania-Messina

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	335	100	200	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	7,4	3,0	4,9	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	91,2	83,8	87,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	16,4	15,5	16,1	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	3,5	-0,9	2,2	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	3,1	3,1	3,1	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	127,9	159,7	136,4	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	51,1	54,8	52,2	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	12,5	9,0	11,5	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	39,3	36,8	38,6	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	30,6	28,8	30,1	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	22,2	21,7	22,1	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	165,7	134,2	156,7	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	4,2	5,2	4,5	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	16,7	22,4	18,3	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	2,1	0,7	2,8	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	35,8	34,4	35,5	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	1,5	19,4	5,9	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	9,1	7,8	8,7	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-3,0	-2,7	-2,9	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	2,5	2,3	2,4	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.7. Collegamento stradale Agrigento-Caltanissetta

Il raddoppio a quattro corsie della SS 640, la quale collega Agrigento con Caltanissetta e si raccorda poi con l'autostrada A19 Palermo-Catania, interessa un territorio costituito dai sistemi locali di Agrigento, Canicattì e Caltanissetta, oltre ad altri 13 sistemi che vanno a costituire la cosiddetta seconda fascia di competenza. Nel complesso di tratta di un'area non molto estesa (oltre 6 mila km^2, pari al 2 per cento della superficie nazionale), ma decisamente poco popolata (660 mila abitanti, pari all'1,1 per cento del totale nazionale).

Passando all'analisi degli indicatori caratteristici di quest'area si nota una bassa densità abitativa, di poco superiore alla media nazionale solo nei tre sistemi della fascia centrale (207 contro 201 abitanti per km^2), accompagnata da una più limitata estensione delle località abitate (2,4 per cento contro una media nazionale del 6,7 per cento). La dinamica demografica di queste aree evidenzia una lieve crescita della popolazione tra il 2001 e il 2014 del 2,8 per cento nei tre sistemi della fascia centrale, controbilanciati però da una contrazione nelle aree di seconda fascia (-5,3 per cento); il saldo rimane comunque negativo al -1,6 per cento. Molto contenuta è invece l'incidenza della popolazione straniera che si colloca al 3,1 per cento contro una media nazionale dell'8,2 per cento.

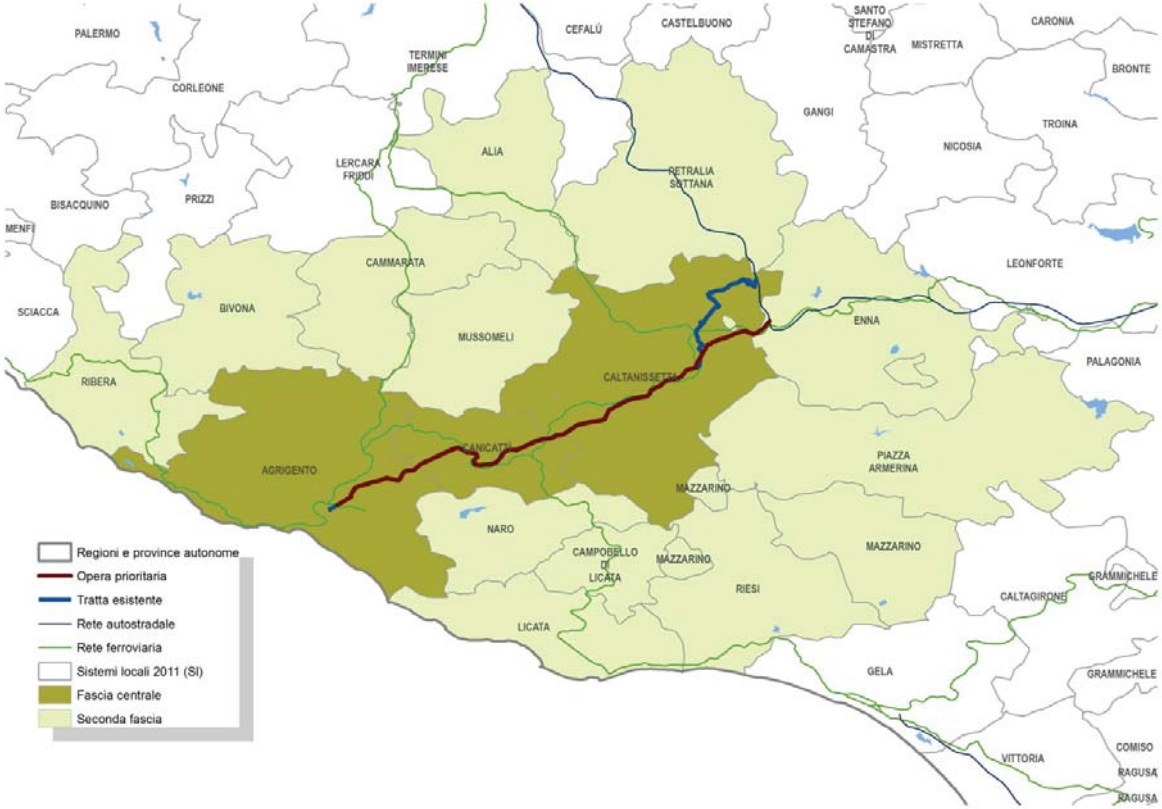
Sia l'indice di vecchiaia che l'indice di dipendenza demografica sono inferiori alla media nazionale anche se in maniera non particolarmente accentuata; le differenze risultano invece molto più rilevanti per ciò che riguarda la fascia centrale che presenta un indice di vecchiaia al 137,9 per cento (valore nazionale al 157,7 per cento) e un indice di dipendenza demografica al 52,1 per cento (valore nazionale al 55,1 per cento). Il possesso di titoli universitari è, per tutte e due le aree, inferiore al valore medio nazionale anche se per la fascia centrale la distanza è un po' più contenuta (11,1 per cento contro 12,8 per cento).

Passando al mercato del lavoro si rileva una situazione critica che investe tutte e due le tipologie di sistemi locali: il tasso di attività si colloca al di sotto del 40 per cento mentre il tasso di occupazione si

attesta intorno al 30 per cento; completa il quadro un tasso di disoccupazione intorno al 25 per cento della forza lavoro. Anche sul fronte della domanda di lavoro espressa dalle imprese il quadro non è affatto confortante: sia la dotazione di addetti nel complesso che quella del comparto manifatturiero si colloca su posizioni assai distanti dalla media nazionale.

In termini di risultati economici questi sistemi locali non presentano *performance* positive. La produttività delle unità locali è di circa due terzi del valore medio nazionale (29,1 mila euro per addetto contro 44,9 mila euro) e la vocazione all'export è praticamente assente (1,1 mila euro per addetto). Completano il quadro negativo sia il reddito pro-capite, che è di appena 8 mila euro per abitante (il valore medio nazionale è di 12,8 mila euro per abitante), sia una forte riduzione dell'ammontare complessivo di reddito che in totale si è contratto, fra il 2009 e il 2013, del 3,2 per cento.

Cartogramma 7. - Collegamento stradale Agrigento-Caltanissetta



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 7. – Collegamento stradale Agrigento-Caltanissetta

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	207	75	108	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	5,0	1,5	2,4	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	39,1	60,4	55,1	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	0,0	12,9	6,7	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	2,8	-5,3	-1,6	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	3,7	2,6	3,1	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	137,9	165,8	151,9	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	52,1	56,0	54,1	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	11,1	8,8	9,9	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	40,1	37,0	38,5	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	30,0	28,1	29,0	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	25,0	24,0	24,5	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	162,1	104,4	132,2	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	4,5	4,7	4,6	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	15,6	12,0	13,7	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	0,2	0,1	0,4	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	31,3	26,0	29,1	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	1,5	0,7	1,1	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	8,5	7,5	8,0	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-3,1	-3,4	-3,2	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	2,0	1,4	1,7	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.8. Collegamento stradale Salerno-Reggio di Calabria

Dalla Campania alla Calabria, sono 72 i sistemi locali interessati da questa importante infrastruttura autostradale, 20 direttamente attraversati dal tracciato e 52 di seconda fascia. 731 sono le amministrazioni comunali in totale, che ricoprono una superficie di 26.400 km^2, l'8,7 per cento di quella nazionale. Sul territorio risiedono 5,2 milioni di abitanti (8,6 per cento della popolazione italiana al 2014), per una densità abitativa media di 149 persone per km^2, valore che si innalza a 173 nei Sl di fascia centrale (201 il dato medio del Paese).

La superficie occupata dalle località abitate oscilla tra il 4,6 per cento dei Sl di seconda fascia e il 5,8 di quelli centrali, a fronte di una quota pari al 6,7 per cento nella media dell'Italia. La quasi totalità dell'area è classificata ad elevato rischio sismico: ben il 99,5 per cento dei Sl attraversati dall'infrastruttura e il 97,2 per cento del territorio rimanente. Ciò è riconducibile al fatto che i Sl si estendono lungo l'arco appenninico meridionale, territorio caratterizzato dalla presenza di faglie tettoniche attive e in cui la probabilità che si verifichino eventi sismici è più elevata che altrove. Superiore al valore medio nazionale la quota di popolazione che vive in comuni montani: circa un terzo nei Sl di seconda fascia, il 14,3 per cento nei rimanenti.

Il progressivo spopolamento del territorio è testimoniato dalla variazione della popolazione nel periodo 2001-14, che assume un valore negativo nei Sl di fascia centrale (-0,3 per cento) e configura una sostanziale stabilità nelle altre zone. L'incidenza della popolazione straniera sul totale dei residenti dell'area è pari alla metà di quella registrata in ambito nazionale (4,1 contro 8,2 per cento), mentre gli indicatori di vecchiaia (141,1 per cento) e di dipendenza demografica (50,7 per cento) configurano una società in cui la componente giovanile e quella in età lavorativa sono relativamente più consistenti rispetto ad altre aree del Paese. L'istruzione terziaria appare più diffusa nei Sl di fascia centrale che nella media nazionale: il 14 per cento della popolazione con 19 anni e più possiede un titolo di istruzione universitaria o a questo equiparato, contro il 12,8

dell'Italia; più contenuto il valore nei Sl di seconda fascia (11,5 per cento).

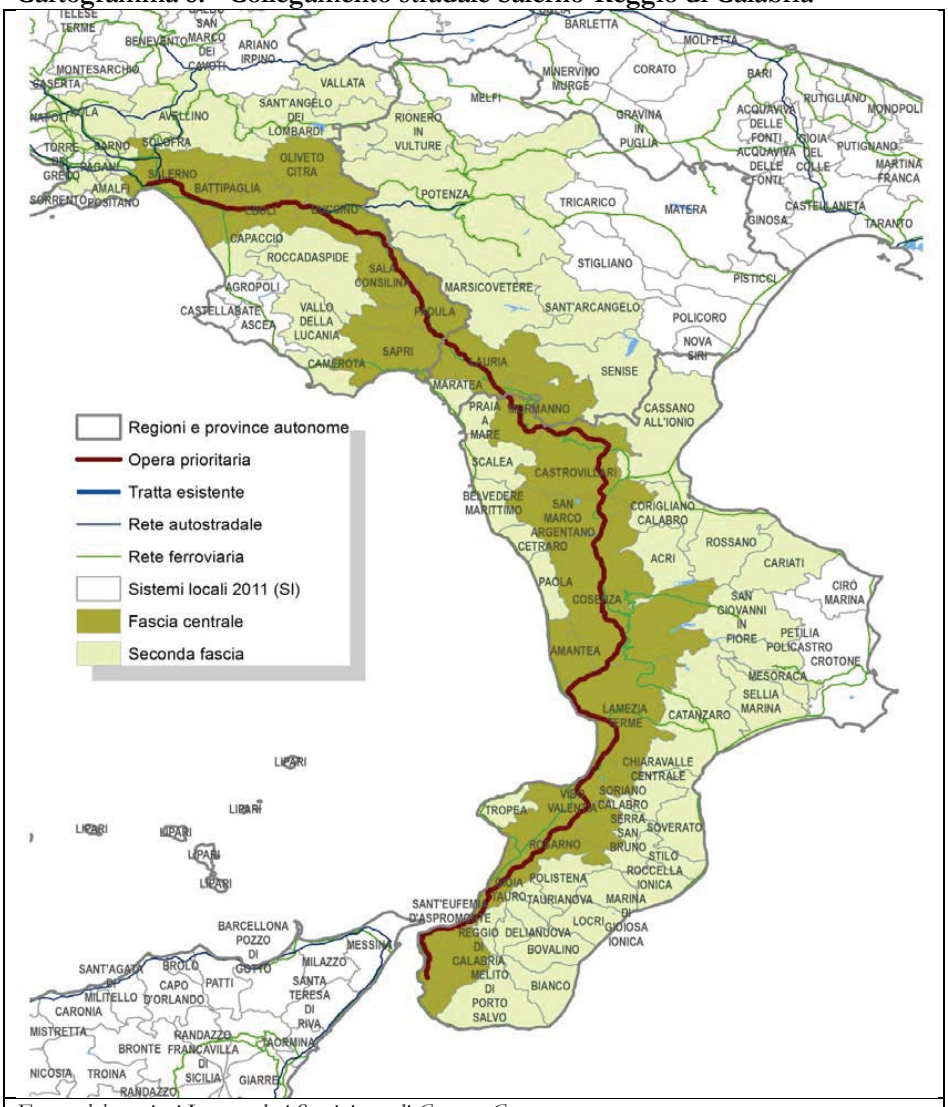
Le difficoltà di questi territori sono ben evidenziate dalla situazione del mercato del lavoro, caratterizzato da tassi di attività e di occupazione più bassi della media nazionale: 44 per cento il primo e il 36,3 per cento il secondo in media nel territorio, rispettivamente cinque e sei punti percentuali in meno del dato relativo all'Italia nel suo complesso. A ciò si aggiunge un tasso di disoccupazione che raggiunge, nel 2014, il 17,5 per cento, a fronte di una percentuale pari a 12,7 a livello nazionale. Il reddito imponibile pro capite nell'area è tra i più bassi d'Italia: solo 8,4mila euro la disponibilità per abitante nei Sl di seconda fascia, 9,1mila euro in quelli di fascia centrale, valore quest'ultimo in calo del 2,2 per cento dal 2009 al 2013.

Sul versante della struttura produttiva, ben 39 dei 72 sistemi locali non ha alcuna specializzazione. Solo 3 i distretti industriali: Battipaglia, specializzato nella petrolchimica, Buccino, in cui è fiorente l'industria alimentare, e Solofra, che vanta una specializzazione nel settore delle pelli, cuoio e calzature. In conseguenza, l'incidenza delle imprese manifatturiere è più bassa della media nazionale: 5,6 le unità locali per 1.000 abitanti, 2 in meno del dato italiano, e 25,2 il numero degli addetti, contro i 61,2 dell'Italia, dato che riflette una dimensione media più contenuta delle unità locali dell'area.

Anche estendendo l'analisi all'intero settore industriale e dei servizi i dati risultano poco confortanti: il numero di addetti alle unità locali per 1.000 abitanti si attesta sui 165,4 contro i 270,3 della media nazionale. Le imprese localizzate sul territorio, in cui il lavoro è meno produttivo che nel resto del Paese (solo 31,8 le migliaia di euro prodotte per addetto), contribuiscono per il 2,8 per cento alla formazione del valore aggiunto nazionale. Questo anche in virtù di una ridotta vocazione all'export: solo 5,2mila euro per addetto (3,2 nei Sl di fascia centrale) derivano da vendite di prodotti sui mercati esteri, contro i 22mila dell'Italia.

Sul versante turistico, infine, a dispetto di bellezze naturalistiche variegate – dalla montagna al mare, ai parchi naturalistici e alle aree protette – la capacità attrattiva del territorio sembra essere ridotta. Solo 3 le giornate di permanenza media per abitante dei turisti negli esercizi ricettivi della zona (1,8 nei Sl di fascia centrale), probabilmente anche a causa di un'offerta turistica poco strutturata.

Cartogramma 8. - Collegamento stradale Salerno-Reggio di Calabria



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 8. – Collegamento stradale Salerno-Reggio di Calabria

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	173	136	149	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	5,8	4,6	5,0	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	99,5	97,2	98,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	14,3	29,2	23,1	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	-0,3	0,3	0,1	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	4,4	3,9	4,1	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	149,0	135,8	141,1	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	51,0	50,4	50,7	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	14,0	11,5	12,6	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	44,9	43,4	44,0	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	37,1	35,7	36,3	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	17,4	17,6	17,5	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	171,9	160,9	165,4	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	5,2	5,8	5,6	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	22,6	26,9	25,2	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	1,2	1,6	2,8	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	31,9	31,6	31,8	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	3,2	6,6	5,2	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	9,1	8,4	8,7	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-2,2	-0,4	-1,2	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	1,8	3,8	3,0	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.9. Collegamento stradale Taranto-Reggio di Calabria

La strada statale 106 percorre la costa jonica attraversando 24 sistemi locali tra la Calabria, la Basilicata e la Puglia; includendo quelli di seconda fascia sono 59 i Sl coinvolti per un totale di 493 comuni. Il territorio occupa l'8,3 per cento della superficie italiana (circa 25mila km^2) e ospita 3,9 milioni di abitanti, pari al 6,4 per cento della popolazione nazionale.

Buona parte della superficie del territorio è classificata ad elevato rischio sismico: ben l'82 per cento del totale nei Sl di fascia centrale, 63,6 per cento la quota in quelli di seconda fascia. Ridotta la densità abitativa, che si attesta sui 148 abitanti per km^2 nei Sl centrali e 160 nei rimanenti (201 il valore dell'Italia); egualmente contenuta la superficie territoriale delle località abitate (4,8 per cento di quella totale, in media). Nei Sl attraversati dall'infrastruttura solo il 4,7 per cento della popolazione vive in comuni montani, quota che sale al 12,3 per cento nei sistemi di seconda fascia, valore, quest'ultimo, in linea con il dato del Paese.

Scarso l'incremento della popolazione (solo +0,4 per cento nel periodo 2001-14), così come è contenuta – rispetto alla media nazionale – la quota dei residenti di nazionalità straniera (3,5 per cento nei Sl di seconda fascia, 4,2 per cento in quelli di fascia centrale nel 2014). L'area, tuttavia, presenta un indice di vecchiaia e di dipendenza demografica inferiori alla media nazionale: rispettivamente 146,9 e 51,8 per cento, a fronte di valori pari a 157,7 e 55,1 per l'Italia. In termini di istruzione terziaria, la quota di popolazione di 19 anni e più in possesso di un titolo di istruzione universitaria o a questa equiparata raggiunge il 12,1 per cento, solo 0,7 punti percentuali in meno di quanto si registra nel Paese.

Il territorio soffre ormai da tempo un malessere sociale ed economico. Sul fronte del mercato del lavoro, a tassi di attività e di occupazione più bassi della media nazionale si affianca un tasso di disoccupazione più elevato: 18,3 per cento in media le persone in cerca di una occupazione sul totale della forza lavoro (circa 6 punti percentuali in più del dato italiano), mentre solo il 35,2 per cento delle persone con 15 anni e più hanno un posto di lavoro. Tale

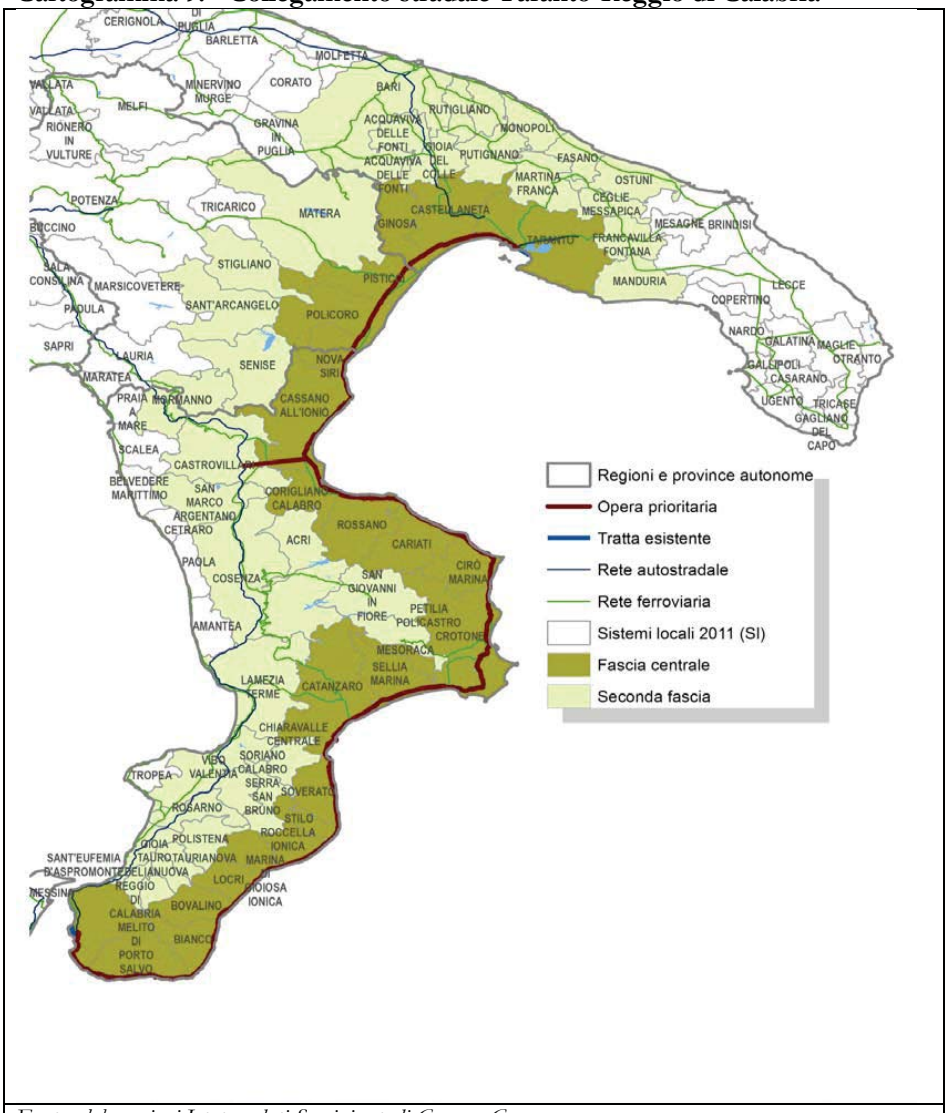
situazione porta ad un reddito imponibile pro capite che oscilla intorno ai 9,3mila euro, valore in calo mediamente dell'1,3 per cento nell'area (dal 2009 al 2013), più del doppio della flessione registrata a livello nazionale.

Oltre la metà dei Sl coinvolti dall'infrastruttura (31 su 59) non vanta alcun specializzazione produttiva; 9 manifestano una prevalente vocazione agricola (tutti in territorio calabrese), mentre altri 7 – che si estendono fa la Puglia e la Basilicata – sono sistemi dell'agroalimentare, del legno e dei mobili. Solo 3 i distretti industriali, tutti in territorio pugliese: Gioia del Colle, specializzato nell'industria alimentare, Martina Franca e Putignano, entrambi con una specializzazione nel tessile-abbigliamento.

Le difficoltà di alcune zone del territorio a "fare impresa" si traducono in un numero di addetti alle unità locali (per 1.000 abitanti) più contenuto che nel resto del Paese: 178 gli addetti nella media dell'area, a fronte dei 270,3 nazionali. Le debolezze della struttura produttiva risultano anche dall'incidenza del manifatturiero, comparto presente nell'area con 5,1 Unità locali ogni 1.000 abitanti (4,2 nei Sl di fascia centrale) e 27,6 addetti, meno della metà del valore dell'Italia. Il tessuto imprenditoriale apporta, nel complesso, il 3,2 per cento al valore aggiunto totale delle imprese italiane, di cui solo 1,1 punti percentuali provenienti dai Sl di fascia centrale. La produttività del lavoro, più contenuta rispetto alla media nazionale (circa 33mila euro per addetto, contro i 44,9 dell'Italia), è corredata da una minore capacità esportativa: solo 4,4 le migliaia di euro per addetto destinate all'export (un quinto della media nazionale), segno di una prevalente proiezione delle imprese sul mercato interno.

Sul versante turistico, il paesaggio ameno, in cui le montagne si spingono fino al mare, e l'estesa litoraneità della zona appaiono non sufficientemente valorizzati: solo due i sistemi locali a prevalente vocazione turistica (Fasano e Ostuni) e solo 2,7, in media, le giornate di permanenza per abitante nelle strutture ricettive dell'area, valore ben al di sotto delle 6,2 registrate per il Paese nel suo complesso.

Cartogramma 9. - Collegamento stradale Taranto-Reggio di Calabria



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 9. – Collegamento stradale Taranto-Reggio di Calabria

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	148	160	155	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	5,4	4,4	4,8	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	82,0	63,6	71,1	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	4,7	12,3	9,4	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	0,5	0,4	0,4	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	4,2	3,5	3,8	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	143,6	149,1	146,9	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	52,0	51,6	51,8	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	12,0	12,2	12,1	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	41,9	43,9	43,1	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	34,2	35,9	35,2	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	18,4	18,2	18,3	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	157,1	191,2	178,0	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	4,2	5,8	5,1	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	25,2	29,1	27,6	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	1,1	2,1	3,2	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	33,4	33,2	33,3	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	4,2	4,5	4,4	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	9,1	9,4	9,3	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-1,4	-1,2	-1,3	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	3,8	2,0	2,7	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.10. Collegamento stradale Olbia - Sassari

La rete stradale Olbia-Sassari coinvolge il territorio a nord dell'isola. Tre sono i sistemi locali attraversati direttamente dall'infrastruttura (Olbia, Ozieri e Sassari), 12 gli altri sistemi locali interessati. In totale sono circa 8.600 i km^2 dell'area (il 2,8 per cento della superficie nazionale), ripartiti fra 100 comuni in cui risiede il 4,9 per cento della popolazione italiana (circa 3 milioni di abitanti). La stabilità del territorio e l'assenza di lineamenti tettonici attivi rende nullo il rischio sismico nella zona.

La connotazione territoriale e demografica dell'area è abbastanza eterogenea: nei Sl di fascia centrale la densità abitativa raggiunge i 91 abitanti per km^2, la superficie destinata a località abitate è pari al 3,8 per cento del totale e solo l'1,7 per cento della popolazione risiede in comuni montani; nei Sl di seconda fascia i 40 abitanti per km^2 insistono su una superficie abitata pari al 2 per cento di quella totale, mentre è il 6 per cento della popolazione a vivere in comuni montani. Tutti i Sl, comunque, presentano valori degli indicatori pari a meno della metà di quanto registrato in media per il Paese.

Alla maggiore vitalità demografica dei Sl di fascia centrale – grazie anche alla presenza di centri urbani quali Olbia e Sassari – si contrappone il minore dinamismo dei rimanenti sistemi: +8,6 per cento l'incremento della popolazione residente nel periodo 2001-14 nei primi, variazione che si ferma al 4,9 per cento nelle aree di seconda fascia. Anche l'indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari è maggiore nei Sl di fascia centrale e allineato alla media nazionale (il 12,5 per cento della popolazione di 19 anni e oltre). Per contro, è nelle aree di seconda fascia che si registra una maggiore quota di popolazione residente straniera (4,3 per cento, dato comunque inferiore all'8,2 del Paese) e un valore più elevato dell'indice di vecchiaia (191,4 per cento). Anche la dipendenza demografica è maggiore nei Sl di seconda fascia (52,3 contro il 48,6 per cento dei Sl di fascia centrale), sebbene in questo caso il valore sia al di sotto di quello medio nazionale.

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, a un tasso di attività abbastanza prossimo a quello medio nazionale (47 per cento il

valore dell'area, 49,1 il dato dell'Italia, al 2014) si affianca un tasso di occupazione più basso (38,5 contro 42,8 per cento). Ciò denota una connotazione del tutto simile all'Italia in relazione all'offerta di lavoro (popolazione attiva su popolazione in età lavorativa), ma una maggiore difficoltà della popolazione attiva dell'area a trovare un'occupazione. Infatti, il tasso di disoccupazione raggiunge il 19,4 per cento nei Sl centrali, 16,4 per cento in quelli di seconda fascia, a fronte di una disoccupazione media nazionale che si attesta sul 12,7 per cento.

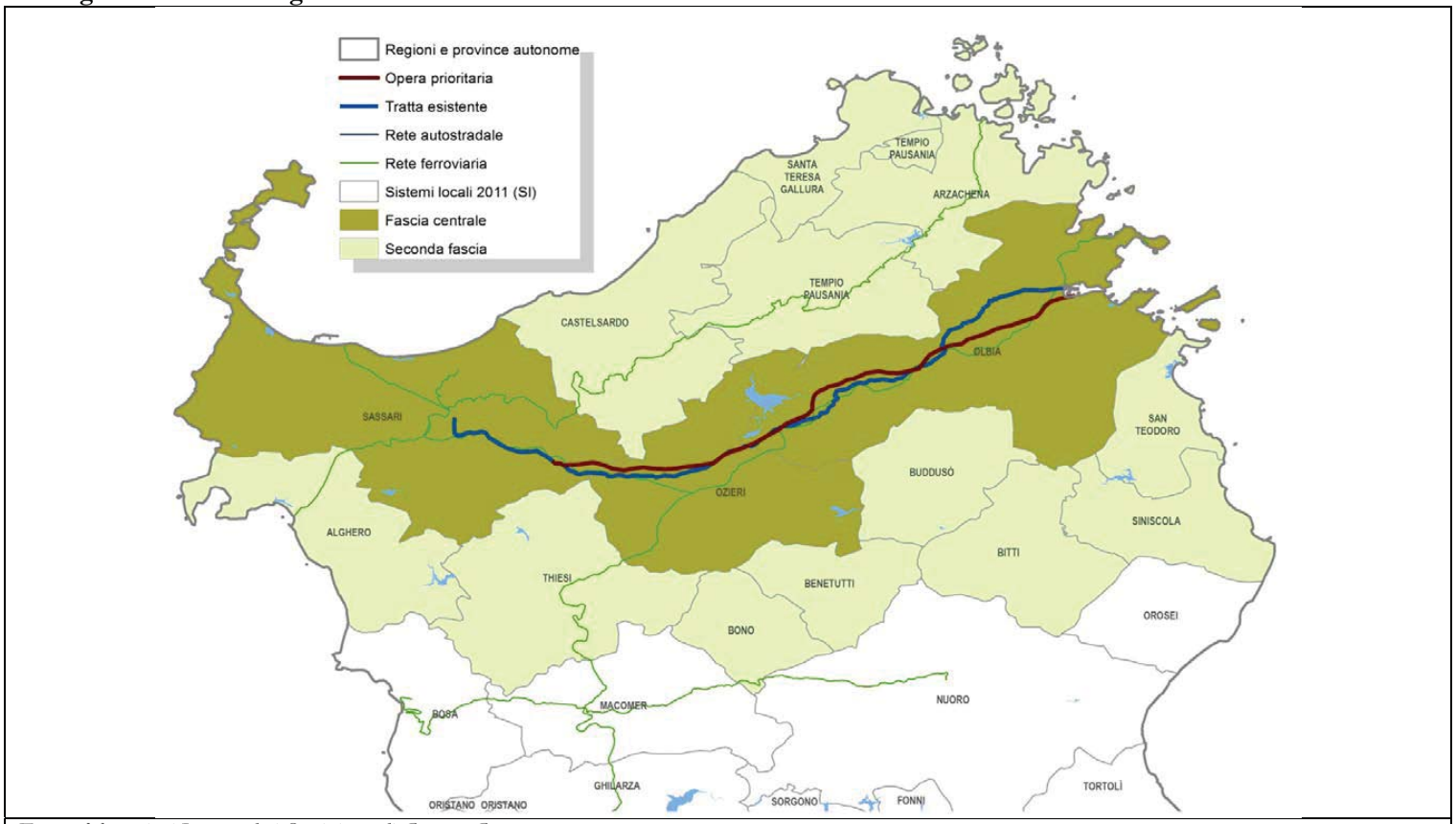
Buona parte dei Sl sono a vocazione agricola; due i distretti industriali – Thiesi e Tempio Pausania – specializzati nelle industrie alimentari e nei beni per la casa. Il tessuto industriale locale, infatti, è meno sviluppato che in altre aree del Paese: 211,4 in media gli addetti alle unità locali delle imprese industriali e dei servizi contro i 270,3 dell'Italia; da solo il comparto manifatturiero è presente sul territorio con 5,6 unità locali e 22,7 addetti per 1.000 abitanti (rispettivamente 7,6 e 61,2 i valori nazionali). Nel complesso le imprese contribuiscono per lo 0,5 per cento alla formazione del valore aggiunto a livello nazionale. Più bassa la produttività del lavoro che varia fra i 35,8 mila euro nei Sl di fascia centrale ai 30,6 in quelli di seconda fascia. Anche il valore dell'export per addetto è notevolmente inferiore al dato nazionale: solo 1,2 mila euro in media, circa un ventesimo del valore registrato per l'Italia.

Sostenuta, invece, l'imprenditorialità in ambito turistico. I sistemi locali che si affacciano o sono prossimi alla Costa Smeralda – Arzachena, Santa Teresa di Gallura e San Teodoro, ma anche Tempio Pausania - presentano una specializzazione turistica. La bellezza del mare e delle spiagge, l'entroterra selvaggio, le specialità eno-gastronomiche, uniti a strutture ricettive ben organizzate, inducono una permanenza media dei turisti di 20,2 giornate per abitante nei Sl di seconda fascia, il triplo di quanto avviene, in media, nel Paese. Solo 4,1, invece, le giornate di presenza turistica per abitante nei Sl di fascia centrale.

La disponibilità reddituale pro capite dell'area nel 2013 è pari a 10,6 mila euro per abitante, circa due mila euro in meno del reddito

medio nazionale. Il valore è in calo del 2,3 per cento nel periodo 2009-13, con una punta di -2,7 per cento nei Sl di fascia centrale.

Cartogramma 10. - Collegamento stradale Olbia - Sassari



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 10. – Collegamento stradale Olbia - Sassari

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	91	40	60	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	3,8	2,0	2,7	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	0,0	0,0	0,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	1,7	6,0	3,5	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	8,6	4,9	7,0	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	3,7	4,3	4,0	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	153,5	191,4	168,1	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	48,6	52,3	50,1	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	12,5	8,9	11,0	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	48,4	45,1	47,0	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	39,0	37,7	38,5	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	19,4	16,4	18,2	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	225,0	191,6	211,4	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	5,1	6,4	5,6	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	21,9	23,9	22,7	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	0,3	0,2	0,5	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	35,8	30,6	33,8	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	0,8	1,8	1,2	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	11,0	9,9	10,6	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-2,7	-1,7	-2,3	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	4,1	20,2	10,6	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.11. Collegamento stradale Grosseto - Siena

Il primo tratto della strada di grande comunicazione E78 unisce Grosseto a Siena attraversando i sistemi locali di Grosseto, Montalcino e Siena. In totale sono 14 i Sl interessati da questa infrastruttura, 97 le amministrazioni comunali coinvolte in cui risiedono circa 1,1 milioni di abitanti, l'1,9 per cento della popolazione italiana. Nel complesso la superficie occupata dai Sl supera i 10.500 km^2, il 3,5 per cento del totale nazionale. Nei Sl di fascia centrale non si rileva un elevato rischio sismico che, invece, si riscontra nel territorio rimanente, sebbene la superficie coinvolta sia abbastanza limitata: il 16,1 per cento, contro una media nazionale del 44,6 per cento.

Il territorio è caratterizzato per lo più da pianure e colline; solo il 5,3 per cento della popolazione dei Sl di seconda fascia vive in comuni montani. Anche la densità abitativa è contenuta: 64 gli abitanti per km^2 nei Sl attraversati dall'infrastruttura, valore che sale a 180 in quelli di seconda fascia tra i quali rientrano Firenze e Arezzo.

Negli anni 2001-14 la popolazione residente dell'area è cresciuta ad un tasso del 7,9 per cento; la quota di popolazione straniera raggiunge nel 2014 il 12 per cento circa (8,2 la media nazionale). L'area sembra essere caratterizzata da indici di vecchiaia e di dipendenza demografica particolarmente elevati: 40 punti in più del dato nazionale nel primo caso (196,3 per cento) e 6 punti in più la quota delle fasce di età più deboli (0-14 e 65 e oltre) rispetto alla popolazione in età lavorativa. Per contro, è relativamente più diffusa l'istruzione terziaria, i cui titoli sono posseduti dal 15,4 per cento della popolazione con 19 anni e più (12,8 il dato nazionale).

Il mercato del lavoro è più vivace che nel resto del Paese. I tassi di attività e di occupazione sono più elevati della media nazionale: mediamente 51,8 per cento contro 49,1 per quanto riguarda il tasso di attività; 47,1 contro 42,8 per cento in termini di tasso di occupazione. Il tasso di disoccupazione più basso - si ferma al 9 per cento in media – è oltre 3 punti percentuali inferiore a quello nazionale. Ciò denota anche una maggiore capacità delle strutture

produttive presenti sul territorio di assorbire forza lavoro. Infatti, il numero di addetti alle unità locali delle imprese è superiore al dato medio nazionale, soprattutto nei Sl di seconda fascia (342 per 1.000 abitanti; 287,6 nei Sl di fascia centrale).

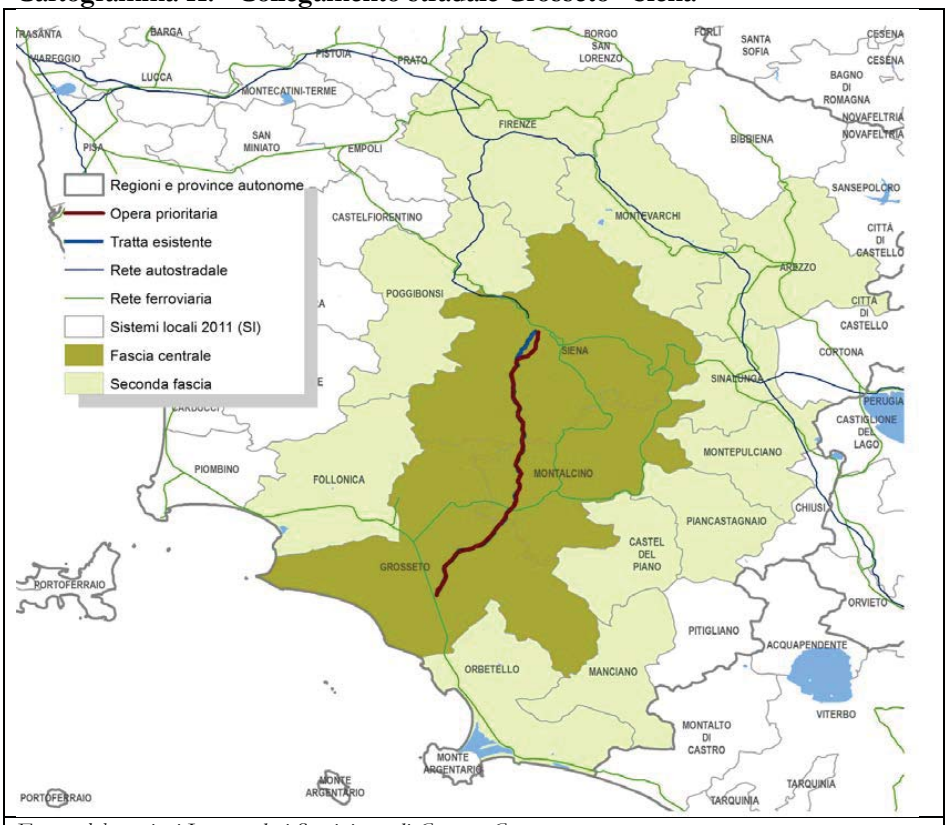
Dei 14 Sl 4 sono distretti industriali, tutti nel territorio di seconda fascia: Arezzo, specializzato nella produzione di gioielli, occhiali e strumenti musicali; Piancastagnaio, dove prevale l'industria delle pelli, del cuoio e delle calzature; Poggibonsi e Sinalunga, che si caratterizzano per la produzione di beni per la casa (legno e mobili in particolare). In effetti, mediamente negli 11 Sl connessi all'infrastruttura sia le unità locali, sia il numero di addetti del manifatturiero presentano quote superiori ai valori medi nazionali (rispettivamente 11,7 e 82,7 per 1.000 abitanti). Ridotta, invece, l'incidenza del comparto nei Sl di fascia centrale, specializzati nel turismo (Montalcino) o con una connotazione caratteristica urbana pluri-specializzata (Grosseto e Siena).

Nel complesso le imprese dell'area contribuiscono per il 3,1 per cento al valore aggiunto nazionale (dell'industria e dei servizi) e vantano una produttività del lavoro superiore a quella media delle imprese italiane (48,2mila euro per addetto, contro 44,9). La maggiore incidenza del manifatturiero e la presenza di distretti industriali innalza il livello di export per addetto nei Sl di seconda fascia a 43,1mila euro, quasi il doppio di quanto registrato in media nel Paese.

Sebbene siano solo 3 i Sl con specializzazione turistica (Montalcino, Montepulciano e Manciano), tutta l'area – in realtà l'intera regione Toscana – è meta privilegiata di turismo, anche familiare e culturale. Le giornate di permanenza media per abitante raggiungono quota 20,5 nei Sl di fascia centrale, 13,8 in quelli di seconda fascia, dato comunque doppio rispetto alla media nazionale. Tutti questi fattori positivi elevano il livello del reddito imponibile pro capite a 15mila euro annui, oltre 2mila euro in più del reddito medio dell'Italia. Negli ultimi tempi, tuttavia, tale ammontare si è ridotto, in particolar modo nei Sl centrali dove il

totale del reddito imponibile è diminuito del 3,2 per cento tra il 2009 e il 2013.

Cartogramma 11. - Collegamento stradale Grosseto - Siena



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 11. – Collegamento stradale Grosseto - Siena

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	64	180	140	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	2,3	4,7	3,9	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	0,0	16,1	10,4	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	0,0	5,3	4,4	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	10,1	7,5	7,9	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	10,6	12,0	11,8	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	199,6	195,6	196,3	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	60,8	61,2	61,1	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	16,2	15,2	15,4	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	52,4	51,6	51,8	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	47,6	47,0	47,1	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	9,3	9,0	9,0	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	287,6	342,0	333,2	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	5,3	11,7	10,6	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	37,1	82,7	75,3	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	0,4	2,7	3,1	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	45,5	48,7	48,2	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	7,5	43,1	38,1	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	15,0	15,0	15,0	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-3,2	-0,2	-0,7	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	20,5	13,8	14,9	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.12. Collegamento stradale Quadrilatero Marche – Umbria

Il quadrilatero stradale Marche-Umbria interessa 33 sistemi locali del lavoro che si estendono per 15,6 mila km² (il 5,2 per cento della superficie nazionale) sul territorio dell'Umbria, delle Marche e, in misura minore, della Toscana. Sono 2,8 milioni i residenti nei 266 comuni coinvolti, il 4,6 per cento della popolazione italiana al 2014.

Sono ben 14 i Sl attraversati dall'infrastruttura – tra cui Perugia, Assisi, Gubbio, Ancona e Macerata - contraddistinti da un elevato rischio sismico (il 100 per cento della superficie nel 2015) in conseguenza del fatto che l'area si estende lungo l'Appennino centrale, catena montuosa relativamente giovane e con un territorio non ancora consolidato. Questi Sl sono caratterizzati da una densità di 166 abitanti per km², il 16,5 per cento dei quali risiede in comuni montani; in essi la superficie territoriale destinata alle località abitate raggiunge il 6 per cento di quella totale. Più contenuto il valore degli indicatori per i 19 Sl di seconda fascia.

Come altre aree del Centro Italia, l'incidenza nella popolazione delle fasce d'età più avanzate rispetto ai giovani è maggiore di quanto si osserva in media nel Paese: l'indice di vecchiaia si attesta al 186,9 per cento (198,2 nei Sl di seconda fascia), mentre il dato dell'Italia si ferma al 157,7 per cento. Tale caratteristica strutturale sembra condizionare anche la dipendenza demografica, il cui indice sfiora il 60 per cento. Più sostenuta negli anni la dinamica della popolazione dell'area, cresciuta del 7,1 per cento dal 2001 al 2014; il 10 per cento di essa è di nazionalità straniera. Mediamente più elevato, anche, il possesso di titoli universitari o di istruzione terziaria nell'area fra la popolazione di 19 anni e più (il 13,6 per cento, a fronte del 12,8 nazionale).

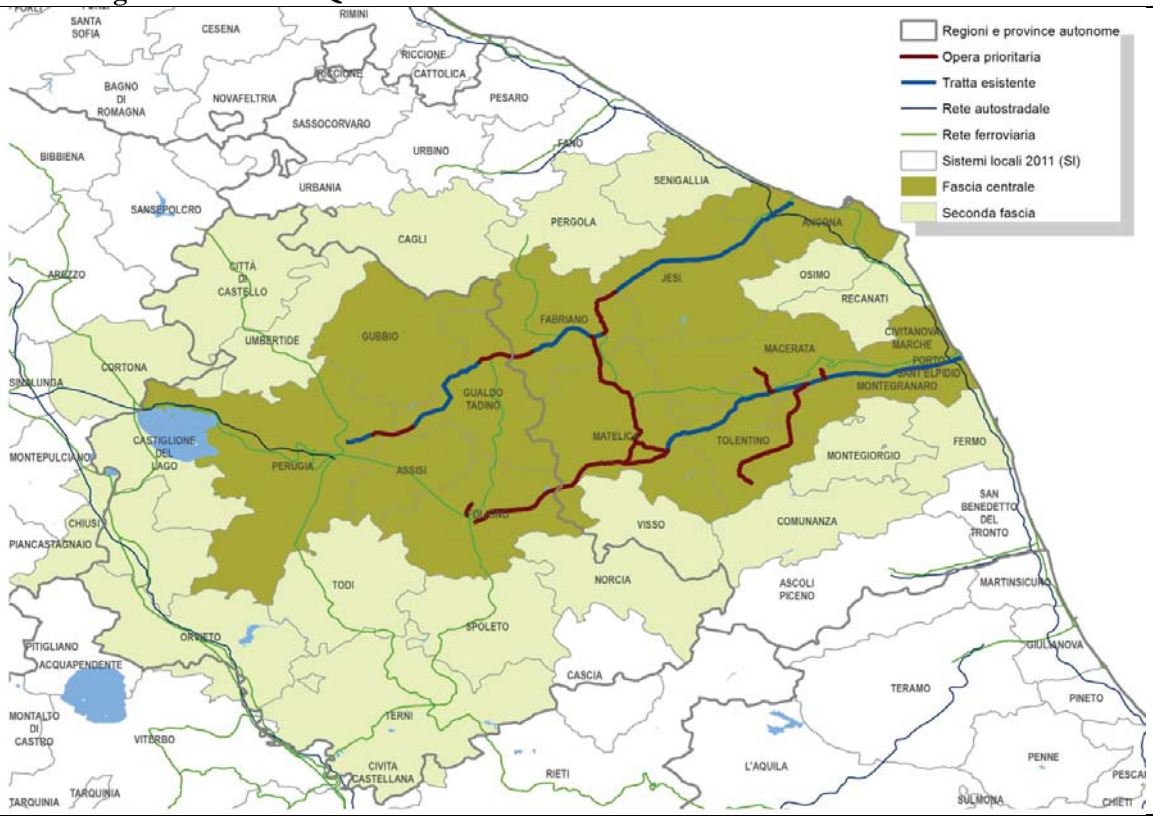
Il territorio è contrassegnato da una situazione del mercato del lavoro più favorevole che nel resto del Paese: i tassi di attività e di occupazione sono più elevati e il tasso di disoccupazione è più contenuto (10,5 contro il 12,7 per cento dell'Italia). Egualmente positivo il dato della domanda di lavoro (soddisfatta) da parte delle imprese: 293,2 gli addetti per 1.000 abitanti alle unità locali delle

imprese di industria e servizi (270,3 il corrispondente dato nazionale). Anche l'incidenza del comparto manifatturiero è superiore al dato medio del Paese, sia in termini di unità locali (10,6 per 1.000 abitanti), sia in termini di addetti alle unità locali (88,7 per 1.000 abitanti), dato su cui influisce la presenza di ben 16 distretti industriali, molti dei quali specializzati in settori tipici del "*made in Italy*", quali il tessile-abbigliamento, le pelli e il cuoio, le calzature.

Le imprese dell'area, tuttavia, risultano mediamente meno produttive e meno internazionalizzate che nel resto d'Italia: 36,8 mila gli euro di valore aggiunto per addetto (38,1 nei soli Sl di fascia centrale) e 17,1 mila euro il valore dei prodotti esportati per addetto, contro i 22 mila della media nazionale. Ciò porta le imprese dell'area a contribuire solo per il 2,9 per cento alla formazione del valore aggiunto della categoria a livello nazionale.

In linea con il resto del Paese è risultato invece l'ammontare del reddito imponibile pro capite medio annuo, leggermente superiore nei sistemi locali di fascia centrale (13,1 mila euro), sebbene proprio in questi ultimi la popolazione abbia subito una perdita di ricchezza più sostenuta negli ultimi anni: -2,2 per cento dal 2009 al 2013; -1,6 per cento la contrazione nei Sl di seconda fascia, a fronte del -0,6 per cento nazionale. Anche la capacità ricettiva turistica, valutata in termini di permanenza media per abitante, sembra del tutto simile a quanto registrato mediamente nel sistema-Paese.

Cartogramma 12. - Collegamento stradale Quadrilatero Marche – Umbria



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 12. – Collegamento stradale Quadrilatero Marche – Umbria

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	166	98	127	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	6,0	3,7	4,7	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	100,0	87,8	93,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	16,5	5,5	11,6	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	8,1	5,9	7,1	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	10,9	10,0	10,5	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	178,3	198,2	186,9	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	59,2	60,3	59,7	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	14,7	12,2	13,6	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	53,1	51,2	52,2	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	47,6	45,7	46,7	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	10,4	10,7	10,5	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	306,9	276,2	293,2	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	10,5	10,8	10,6	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	89,9	87,3	88,7	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	1,8	1,2	2,9	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	38,1	35,1	36,8	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	17,1	17,1	17,1	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	13,1	12,3	12,8	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-2,2	-1,6	-1,9	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	5,5	7,1	6,2	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.13. Collegamento stradale Venezia-Trieste

L'autostrada A4 Venezia-Trieste attraversa 11 sistemi locali. In totale sono 25 i sistemi interessati dall'infrastruttura (14 quelli di seconda fascia), che racchiudono 406 comuni per una superficie di 13.400 km^2, il 4,4 per cento di quella nazionale. Sul territorio risiede il 6,2 per cento della popolazione italiana, pari a circa 3,8 milioni di abitanti. Le località abitate occupano il 14,3 per cento della superficie dell'area (16 per cento nei Sl di fascia centrale, 13,2 la quota in quelli di seconda fascia), più del doppio di quanto registrato in Italia; la densità abitativa supera invece di 82 unità quella media del Paese: 283 il numero di abitanti per km^2, valore che si innalza a 354 nei Sl di fascia centrale.

Il territorio è per lo più pianeggiante. Gli 11 sistemi locali attraversati dall'infrastruttura si estendono lungo la pianura veneta, mentre i Sl di seconda fascia insistono anche su porzioni di territorio montuoso. In questi ultimi solo una quota minima della popolazione risiede in comuni montani (il 2,6 per cento, a fronte del 12,4 medio nazionale). La superficie territoriale dei comuni classificata ad elevato rischio sismico è nettamente più contenuta nei Sl di fascia centrale (15,8 per cento), mentre è al di sopra della media italiana in quelli di seconda fascia (55,5 contro 44,6 per cento, rispettivamente).

La popolazione, su cui la componente straniera incide per il 10 per cento, cresce ad un ritmo superiore a quanto avviene in media nel Paese: 8,4 per cento la variazione nel periodo 2001-14 nei Sl di seconda fascia, 6,8 per cento nella fascia centrale (6,7 per cento l'incremento medio nazionale). Il 12,6 per cento della popolazione di 19 anni e più possiede un titolo universitario o di istruzione terziaria, valore sostanzialmente in linea con il dato nazionale. Gli aspetti socio-demografici del territorio configurano una società che invecchia e con una sostanziosa dipendenza demografica, similmente a quanto si rileva per il Paese nel complesso. L'indice di vecchiaia, in media 12 punti più elevato della media nazionale (20 punti percentuali in più nei Sl di fascia centrale) rivela la preponderanza della popolazione di 65 anni e oltre rispetto ai

bambini/ragazzi della fascia di età 0-14 (il 170 per cento, circa). Considerate insieme, le fasce di età 0-14 anni e 65 anni e oltre rappresentano il 57 per cento della popolazione in età lavorativa. Elementi, questi, di fragilità strutturale che potranno avere conseguenze sul benessere sociale nel futuro.

Sul fronte del mercato del lavoro, la quota di popolazione attiva sulla popolazione di almeno 15 anni si colloca intorno al 53 per cento (49,1 in Italia), mentre la popolazione che ha un'occupazione è il 48 per cento di quella in età lavorativa (15 anni e più), dato più confortante di quello medio nazionale. Anche il tasso di disoccupazione nell'area appare più favorevole: 9,3 per cento, in media, a fronte del 12,7 per cento del Paese.

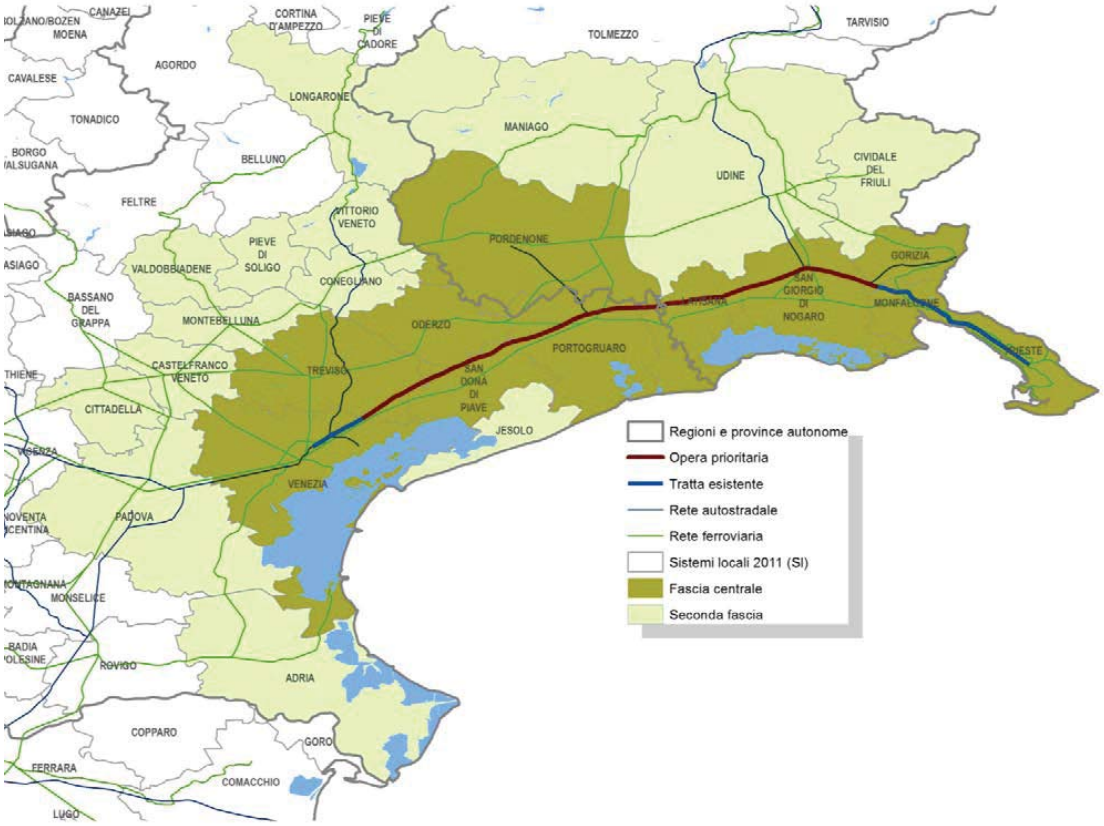
Quest'area della "terza Italia" presenta una forte identità distrettuale: 15 sono distretti industriali presenti sul territorio, di cui 5 nei Sl di fascia centrale (Oderzo, Treviso, Portogruaro, San Donà di Piave e San Giorgio di Nogaro). Le specializzazioni produttive variano dalla meccanica al tessile e abbigliamento, dalla produzione di pelli, cuoio e calzature a quella dei beni per la casa (soprattutto legno e mobili). Ne consegue una incidenza maggiore del manifatturiero nell'area: 9,2 le unità locali e 94,8 gli addetti alle unità locali per 1.000 abitanti, valori che salgono rispettivamente a 10,9 e 109,1 nei Sl di seconda fascia.

Nel complesso, le imprese dell'industria e dei servizi occupano 329,6 addetti ogni mille abitanti (270,3 la media italiana) e producono il 7,5 per cento del valore aggiunto delle imprese nazionali, quota equamente distribuita fra i due gruppi di Sl. La produttività del lavoro, pari a circa 44mila euro per addetto, appare in linea col dato medio nazionale, mentre il valore dell'export per addetto è leggermente superiore (23,9 mila euro contro i 22 mila euro della media italiana). Anche le presenze turistiche negli esercizi ricettivi della zona prefigurano una situazione più favorevole che nella media: il numero di giornate di permanenza per abitante raggiunge 15,2 nei Sl di fascia centrale in cui risalta, oltre alla città di Venezia, la specializzazione turistica del sistema locale di Latisana, e

10,5 nei Sl di seconda fascia, tra i quali rientra il sistema turistico di Jesolo.

Infine, il reddito imponibile ai fini IRPEF nell'area si attesta sui 14 mila euro pro capite, valore superiore alla media nazionale, ma che ha registrato negli anni recenti un calo più sostenuto (-0,9 contro -0,6 per cento).

Cartogramma 13. - Collegamento stradale Venezia-Trieste



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 13. – Collegamento stradale Venezia-Trieste

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	354	234	283	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	16,0	13,2	14,3	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	15,8	55,5	39,2	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	0,0	2,6	1,3	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	6,8	8,4	7,6	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	9,7	10,1	9,9	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	177,0	161,7	169,4	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	58,3	55,7	57,0	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	12,6	12,5	12,6	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	51,9	53,9	52,9	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	47,2	48,9	48,0	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	9,1	9,4	9,3	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	318,6	341,2	329,6	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	7,6	10,9	9,2	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	81,2	109,1	94,8	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	3,7	3,8	7,5	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	44,0	44,3	44,2	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	21,9	25,9	23,9	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	14,8	14,3	14,5	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	-1,1	-0,7	-0,9	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	15,2	10,5	12,9	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.14. Collegamento stradale Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano

L'analisi congiunta di due opere prioritarie distinte, la Pedemontana lombarda e la Tangenziale Est Esterna di Milano, trova le sue ragioni nel fatto che ambedue le opere fanno parte di una strategia finalizzata a ridurre e depotenziare il traffico stradale nell'area milanese, ovviamente anche con forti ricadute sulle aree circostanti.

Questa infrastruttura insiste su una fascia centrale di cinque sistemi locali principali che corrispondono ad altrettante importanti aree urbanizzate (i sistemi locali di Busto Arsizio, Varese, Como, Milano e Bergamo), mentre i sistemi di seconda fascia sono 19. Quest'area si estende complessivamente per oltre 12 mila km^2 e vi risiedono circa 8,5 milioni di abitanti (14 per cento del totale nazionale), prevalentemente nella fascia centrale (6,2 milioni di abitanti). La densità abitativa è più di tre volte superiore a quella media nazionale (640 contro 201 abitanti per km^2), in particolare nei sistemi di fascia centrale dove raggiunge l'elevato valore di quasi 1.400 abitanti per km^2. Il rischio sismico di quest'area è molto basso come anche l'incidenza di popolazione residente in comuni montani.

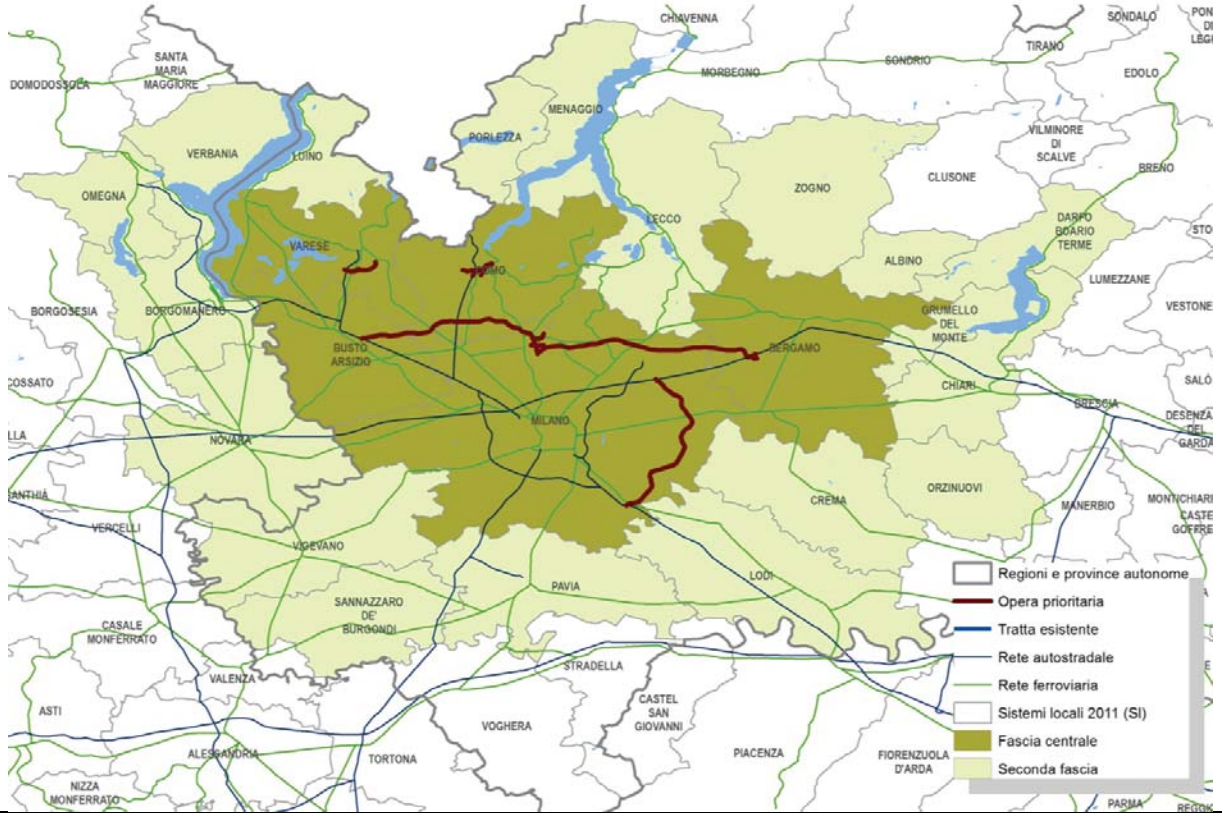
Il mercato del lavoro è particolarmente florido con un tasso di occupazione che sfiora il 50 per cento della popolazione con oltre 15 anni, ad oltre 7 punti percentuali di distanza dalla media nazionale; anche il tasso di disoccupazione, seppur in valore assoluto abbastanza alto (8,6 per cento), si attesta ad oltre quattro punti in meno della media Italia (12,7 per cento). Trattandosi di sistemi con una economia particolarmente sviluppata e diversificata, la domanda di lavoro delle imprese è particolarmente elevata e si attesta sui 353 addetti per 1.000 abitanti contro una media nazionale di 270 addetti per 1.000 abitanti; questa dotazione risulta ancora più elevata nei cinque sistemi locali di fascia centrale (380 addetti per mille abitanti). Significativamente elevati sono anche gli indicatori relativi alle attività manifatturiere, anche perché dei 24 sistemi locali

interessati ben 13 sono dei distretti industriali di piccola e media impresa.

Anche i risultati economici sono particolarmente brillanti. In primo luogo la quota di valore aggiunto prodotto dalle imprese ammonta al 22,6 per cento del totale nazionale, dove la prima fascia di sistemi contribuisce per quasi il 19 per cento. La produttività del lavoro e la propensione all'export staccano decisamente il valore medio nazionale, 11,1 mila euro per addetto e 11,6 mila euro per addetto, rispettivamente; il distacco dalla media nazionale è ancora più accentuato se ci si concentra sui sistemi locali della fascia centrale, ambedue gli indicatori risultano più elevati di circa 14 mila euro per addetto.

Questa vitalità economica si riflette anche sui redditi individuali che risultano particolarmente elevati, 16,3 mila euro per abitante nel complesso che raggiungono i 17,0 mila euro per abitante nella fascia centrale, per poi calare a 14,2 mila euro per abitante nei sistemi di seconda fascia. Seppur lievemente questi redditi risultano anche in crescita nel periodo 2009-13 a fronte di una riduzione media nazionale di -0,6 per cento. Piuttosto bassa invece l'incidenza delle presenze turistiche, pari a circa la metà del dato medio nazionale.

Cartogramma 14. - Collegamento stradale Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano



Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 14. – Collegamento stradale Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna di Milano

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	1.391	257	640	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	34,5	10,0	18,3	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	0,0	0,0	0,0	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	1,9	25,2	8,1	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	10,8	10,9	10,8	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	11,7	10,4	11,3	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	151,4	154,5	152,2	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	55,7	55,4	55,6	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	15,0	10,4	13,8	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	54,2	54,0	54,2	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	49,7	49,0	49,5	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	8,3	9,2	8,6	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	380,4	279,4	353,4	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	9,2	9,4	9,2	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	86,0	92,6	87,8	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	18,7	3,9	22,6	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	58,9	45,3	56,0	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	35,8	25,4	33,6	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	17,0	14,2	16,3	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	0,1	0,5	0,2	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	3,0	3,1	3,0	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

1.15. Collegamento stradale Pedemontana Veneta

La superstrada Pedemontana Veneta percorre aree pianeggianti e collinari della regione, consentendo la congiunzione dell'area vicentina a quella trevigiana. Dei 26 sistemi locali coinvolti, di cui 9 di fascia centrale, solo 3 ricadono nella provincia autonoma di Trento (tutti di seconda fascia), i rimanenti nel Veneto. I circa 4,2 milioni di abitanti (il 7,0 per cento del totale nazionale) risiedono in 456 comuni che si estendono su una superficie di oltre 12mila km^2, pari al 4,1 per cento del territorio italiano. Ciò genera una densità di 346 abitanti per km^2 (409 nei Sl di fascia centrale), a fronte dei 201 della media nazionale. Più consistente anche la quota di superficie territoriale occupata da località abitate: 18,8 per cento il valore nei sistemi attraversati direttamente dall'infrastruttura, 13,9 la percentuale nelle rimanenti aree. Date le caratteristiche del territorio, la popolazione è per lo più distribuita in zone pianeggianti o collinari: solo il 6,3 per cento dei residenti nei Sl di fascia centrale abita in comuni montani, quota che raggiunge, invece, il 14,8 per cento negli altri sistemi. Nel complesso l'area è caratterizzata da un rischio sismico non elevato: solo il 15 per cento circa della superficie dei comuni, in media, ricade nelle fasce di rischiosità più alte.

Nel periodo 2001-14 la popolazione residente cresce ad un ritmo superiore alla media nazionale (+10 per cento circa), grazie anche alla componente di stranieri residenti sul territorio (10,2 per cento dei residenti totali nei Sl di fascia centrale, 11 per cento in quelli di seconda fascia nel 2014). Gli indicatori demografici consentono di tracciare il profilo di un'area relativamente "meno vecchia" del resto del Paese, ma egualmente segnata da una certa dipendenza demografica. La popolazione di 65 anni e oltre è circa il triplo di quella 0-14 anni (148,7 per cento), mentre il rapporto tra queste e la popolazione di età compresa fra i 15 e i 64 anni raggiunge quota 55,4 per cento. Nel complesso l'istruzione terziaria appare ancora scarsamente diffusa come nel resto del Paese (12,7 per cento della popolazione di 19 anni e più), sebbene nei sistemi di seconda fascia sia leggermente superiore (0,4 punti) al dato medio nazionale.

L'area coinvolge alcune delle più importanti realtà produttive del Paese. Sistemi locali quali Treviso, Padova, Cittadella, Bassano del Grappa, Conegliano, Pieve di Soligo, tra gli altri (18 in tutto), ospitano distretti industriali specializzati nell'industria meccanica, nella produzione di beni per la casa, di pelli, cuoio e calzature, del tessile e abbigliamento, nonché nell'oreficeria, strumenti musicali e altro. Anche i rimanenti otto sistemi non distrettuali vantano specializzazioni produttive affini (di indotto) o turistiche. L'importanza relativa del comparto manifatturiero risulta da una quota di unità locali e addetti alle unità locali (per 1.000 abitanti) pari rispettivamente a 9,5 e 94,7 nei Sl di seconda fascia e 12,6 e 126,7 in quelli di fascia centrale. Più in generale, l'insieme dei settori dell'industria e dei servizi vanta sul territorio un numero di addetti alle unità locali delle imprese rapportato alla popolazione residente più elevato che nella media nazionale (344,1 addetti contro 270,3).

Le imprese localizzate nei 26 sistemi locali contribuiscono da sole per circa il 9 per cento all'intero valore aggiunto prodotto dalle imprese italiane, di cui 6,3 punti provengono dai Sl di seconda fascia. La relativa robustezza del sistema produttivo locale è sostenuta anche da una manodopera leggermente più produttiva e da una maggiore proiezione internazionale: 46,5mila euro il valore aggiunto per addetto prodotto nel 2012 nei Sl di seconda fascia (scendono a 45,7 in quelli di fascia centrale) e oltre 28mila euro per addetto il fatturato esportato, indicatore che supera i 41mila euro nei sistemi locali centrali, circa 20mila euro in più della media nazionale. Positivo anche il risultato sul versante turistico, soprattutto nelle aree di seconda fascia: sono 8 le giornate di permanenza per abitante dei turisti, due i Sl con specializzazione turistica, Asiago e Rovereto; solo 1,8 giornate, invece, la permanenza media nei sistemi di fascia centrale.

La presenza di un diffuso tessuto imprenditoriale – industriale e non - nell'area favorisce l'incontro fra domanda e offerta di lavoro. Non a caso il tasso di attività nel territorio raggiunge il 54,2 per cento, a fronte di un 49,1 registrato in Italia. Similmente, il tasso di occupazione presenta valori più elevati (oltre il 49 per cento, circa

sette punti percentuali al di sopra del dato italiano), mentre il tasso di disoccupazione è ampiamente al di sotto del 12,7 per cento nazionale: 9,3 per cento nei Sl di fascia centrale, 9,1 in quelli di seconda fascia.

Tutto ciò porta ad un reddito imponibile Irpef, sostanzialmente stabile nel periodo 2009-13, che oscilla intorno ai 14,5 mila euro per abitante nei sistemi locali dell'area, a fronte dei 12,8 nazionali.

Cartogramma 15. - Collegamento stradale Pedemontana Veneta

Fonte: elaborazioni Istat su dati Servizio studi Camera-Cresme

Tavola 15. - Collegamento stradale Pedemontana Veneta

Ambiti / Indicatori (3)	Dati riferiti al:	Unità di misura	Sistemi locali interessati			ITALIA
			Fascia centrale (1)	Seconda fascia (2)	Totale	
Territorio						
Densità abitativa	2014	Abit. per km2	409	325	346	201
Superficie territoriale delle località abitate	31/12/2011	% sul totale	18,8	13,9	15,1	6,7
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	12,5	15,4	14,7	44,6
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	6,3	14,8	12,3	12,4
Popolazione, demografia e livelli di istruzione						
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	11,6	9,5	10,1	6,7
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	10,2	11,0	10,8	8,2
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	135,3	154,6	148,7	157,7
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	54,4	55,9	55,4	55,1
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	11,6	13,2	12,7	12,8
Mercato del lavoro						
Tasso di attività	2014	%	54,9	53,9	54,2	49,1
Tasso di occupazione	2014	%	49,8	49,0	49,2	42,8
Tasso di disoccupazione	2014	%	9,3	9,1	9,1	12,7
Struttura produttiva						
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	344,1	344,0	344,1	270,3
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	12,6	9,5	10,4	7,6
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	126,7	94,7	104,1	61,2
Produzione e redditi						
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	2,6	6,3	9,0	100,0
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	45,7	46,5	46,3	44,9
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	41,1	23,1	28,4	22,0
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	14,2	14,6	14,5	12,8
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	0,2	-0,1	0,0	-0,6
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	1,8	8,0	6,2	6,2

Fonte: elaborazioni su dati Istat, MEF-Dipartimento delle finanze, Dipartimento della protezione civile

(1) Sistemi locali attraversati dall'infrastruttura

(2) Sistemi locali confinanti a quelli di fascia centrale o ad una distanza in linea d'aria al di sotto di 10 km

(3) Per una definizione più puntuale degli indicatori si consulti la nota metodologica

2. La metodologia utilizzata

È importante, per una corretta comprensione delle caratteristiche dell'approfondimento proposto e per una corretta lettura dei dati, descrivere alcuni passaggi metodologici rilevanti. Il lavoro preparatorio si è svolto in due fasi distinte.

Nella prima fase sono stati disegnati con un certo grado di approssimazione, attraverso software specializzati (GIS), i tracciati dei collegamenti ferroviari e stradali di lunga percorrenza di cui fanno parte le 16 opere prioritarie considerate, al netto quindi del M.O.S.E. e degli interventi previsti sulle reti di trasporto urbano (metropolitane). Sulla base di questi disegni si è proceduto ad estrarre i comuni interessati dai tracciati delle opere, attraverso un'operazione di sovrapposizione dello strato geografico delle opere considerate e lo strato geografico dei confini comunali. Tale operazione è stata controllata puntualmente ed in alcuni casi si è ritenuto di considerare qualche ulteriore comune in quei casi dove il tracciato dell'infrastruttura "sfiorava" il confine amministrativo del comune e che quindi queste piccole differenze potevano essere imputate semplicemente ad un fattore di scala. Questi piccoli aggiustamenti non hanno comunque avuto conseguenza nella scelta dei sistemi locali interessati.

Si è così ottenuta una lista di poco più di 800 comuni; questi comuni appartengono a complessivi 143 sistemi locali che vanno a costituire la fascia centrale di competenza dell'infrastruttura; tale numero considera anche i sistemi locali interessati da più di un'opera come, ad esempio, il sistema locale di Milano. Accanto a questa fascia centrale è stato anche individuato, per fornire maggiore robustezza all'analisi, un insieme di sistemi locali cosiddetti di "seconda fascia" così determinati:

- tutti i sistemi locali contermini a quelli appartenenti alla fascia centrale;
- i sistemi locali non confinanti con quelli appartenenti alla fascia centrale, ma collocati ad un massimo di 10 km, calcolati in linea d'aria, dal più vicino sistema locale appartenente alla fascia

centrale. Le ragioni di questa scelta derivano sostanzialmente dall'"irregolarità" della geografia amministrativa italiana.

Al lordo dei sistemi locali interessati da più di una opera questa procedura ha individuato 505 aree che diventano 369 se calcolati al netto delle duplicazioni.

Una volta individuato e definito il contesto territoriale di analisi si è proceduto alla individuazione e al calcolo di indicatori statistici in grado di offrire al lettore un inquadramento socio-economico con sufficiente dettaglio tematico considerando:

- quali siano i dati di base disponibili con dettaglio comunale. Infatti solo attraverso questo dettaglio territoriale è possibile ricostruire la geografia dei sistemi locali, in quanto questi, per costruzione, risultano essere aggregazioni di comuni;
- quali siano, sulla base del panorama al momento disponibile, gli indicatori statistici più significativi per il tipo di lettura territoriale scelta.

Gli indicatori considerati e la loro modalità di costruzione sono sintetizzate nel prospetto seguente:

Prospetto 1. – Principali caratteristiche degli indicatori statistici utilizzati

Ambiti / Indicatori	Periodo di riferimento dei dati	Unità di misura	Definizione	Fonte
Territorio				
Densità abitativa	2014	abitanti per kmq	Numero di residenti per chilometro quadrato.	Istat, bilancio demografico
Superficie territoriale delle località abitate	9/10/2011	% sul totale	Rapporto percentuale tra la superficie dei centri abitati, dei nuclei abitati e delle località produttive e la superficie territoriale totale.	Istat, basi territoriali per i censimenti
Superficie territoriale dei comuni ad elevato rischio sismico	2015	% sul totale	Rapporto percentuale tra la superficie dei comuni classificati a rischio sismico 1 (E' la zona più pericolosa. Possono verificarsi fortissimi terremoti) o a rischio sismico 2 (In questa zona possono verificarsi forti terremoti) e la superficie territoriale totale.	Istat, bilancio demografico; Dipartimento della protezione civile, classificazione sismica al 2015
Popolazione nei comuni montani	2014	% sul totale	Rapporto percentuale tra la popolazione dei comuni montani (zona altimetrica montagna interna e montagna litoranea) e la popolazione residente totale.	Istat, bilancio demografico, elenco dei codici statistici e delle denominazioni delle unità territoriali
Popolazione, demografia e livelli di istruzione				
Variaz. percentuale della popolazione residente totale	2001-14	var. %	Variaz. percentuale tra il 2001 e il 2014 della popolazione residente totale	Istat, bilancio demografico, 14° Censimento della popolazione e delle abitazioni 2001
Popolazione residente straniera	2014	% sul totale	Rapporto percentuale tra la popolazione residente straniera e la popolazione residente totale.	Istat, bilancio demografico, bilancio demografico della popolazione straniera
Indice di vecchiaia	2014	% sul totale	Rapporto percentuale tra la popolazione di 65 anni e più e la popolazione di età 0-14 anni.	Istat, popolazione residente per età, sesso e stato civile al 1° gennaio
Indice di dipendenza demografica	2014	% sul totale	Rapporto percentuale tra la popolazione di 65 anni e più e età 0-14 anni su popolazione in età 15-64 anni	Istat, popolazione residente per età, sesso e stato civile al 1° gennaio
Indice di possesso di titoli universitari e terziari non universitari	2011	%	Rapporto percentuale tra la popolazione di 19 anni e più che ha conseguito il diploma di laurea (durata di 4-6 anni) oppure il diploma universitario oppure il diploma non universitario e la popolazione totale di 19 anni e più	Istat, 15° Censimento della popolazione e delle abitazioni 2001
Mercato del lavoro				
Tasso di attività	2014	%	Rapporto percentuale tra le persone appartenenti alle forze di lavoro e la popolazione di 15 anni e più	Istat, occupati residenti e persone in cerca di occupazione nei Sistemi locali del lavoro
Tasso di occupazione	2014	%	Rapporto percentuale tra le persone occupate e la popolazione di 15 anni e più	Istat, occupati residenti e persone in cerca di occupazione nei Sistemi locali del lavoro
Tasso di disoccupazione	2014	%	Rapporto percentuale tra le persone in cerca di occupazione e le forze di lavoro	Istat, occupati residenti e persone in cerca di occupazione nei Sistemi locali del lavoro
Struttura produttiva				
Addetti delle unità locali delle imprese	2013	x 1.000 ab.	Rapporto tra il totale addetti delle unità locali delle imprese (solo attività market) e la popolazione residente totale x 1.000	Istat, Archivio delle imprese attive
Unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	Rapporto tra il totale delle unità locali delle imprese del comparto manifatturiero (Ateco2007, settore C) e la popolazione residente totale x 1.000	Istat, Archivio delle imprese attive
Addetti delle unità locali delle imprese del settore manifatturiero	2013	x 1.000 ab.	Rapporto tra il totale degli addetti delle unità locali delle imprese del comparto manifatturiero (Ateco2007, settore C) e la popolazione residente totale x 1.000	Istat, Archivio delle imprese attive
Produzione e redditi				
Valore aggiunto delle unità locali delle imprese	2012	% sul totale nazionale	Rapporto percentuale tra il valore aggiunto delle unità locali delle imprese e il valore aggiunto totale nazionale delle imprese (solo attività market)	Istat, Frame-Sbs (structural business statistics)
Produttività delle unità locali delle imprese	2012	mgl. di euro per addetto	Rapporto tra il valore aggiunto delle unità locali delle imprese e gli addetti delle unità locali delle imprese	Istat, Frame-Sbs (structural business statistics)
Export per addetto	2012	mgl. di euro per addetto	Rapporto tra il valore delle esportazioni delle unità locali delle imprese e gli addetti delle unità locali delle imprese	Istat, stime
Reddito imponibile ai fini IRPEF	2013	mgl. di euro per ab.	Rapporto tra il reddito imponibile dichiarato ai fini IRPEF e la popolazione residente totale	Elaborazioni Istat su dati MEF, Dipartimento delle finanze
Variaz. percentuale del reddito imponibile ai fini IRPEF	2009-13	var. %	Variaz. percentuale tra il 2009 e il 2013 del reddito imponibile dichiarato ai fini IRPEF	Elaborazioni Istat su dati MEF, Dipartimento delle finanze
Presenze turistiche nel totale degli esercizi ricettivi	2013	giornate per ab.	Rapporto tra il numero di giornate di presenza turistica nel totale degli esercizi ricettivi e la popolazione residente totale	Istat, indagine sul movimento dei clienti negli esercizi ricettivi

Si tratta di complessivi 21 indicatori statistici, organizzati in cinque ambiti di interesse: territorio (4); popolazione, demografia e livelli di istruzione (5); mercato del lavoro (3); struttura produttiva (3); produzione e redditi (6). Questi indicatori sono tutti di fonte Istat, ad eccezione della superficie territoriale dei comuni a rischio sismico che è stata calcolata utilizzando la classificazione sismica dei comuni pubblicata annualmente dal Dipartimento della protezione civile[10] e gli indicatori calcolati utilizzando i redditi Irpef a livello comunale pubblicati dal Ministero dell'economia, Dipartimento delle finanze[11].

[10] Per ulteriori approfondimenti si veda: http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/it/classificazione.wp.

[11] Per ulteriori approfondimenti si veda: http://www1.finanze.gov.it/finanze2/analisi_stat/index.php?tree=2014.

Riprodotto in digitale dal CRD della Camera dei deputati