



Camera dei deputati
XVII LEGISLATURA
Documentazione e ricerche



L'attuazione della “legge obiettivo”

Lo stato di attuazione del Programma

*8° Rapporto per la VIII Commissione
ambiente, territorio e lavori pubblici*

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

n. 94/1
Gennaio 2014



Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Documentazione e ricerche

L'attuazione della “legge obiettivo”

Lo stato di attuazione del Programma

*8° Rapporto per la VIII Commissione
ambiente, territorio e lavori pubblici*

n. 94/1

Gennaio 2014

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI – Dipartimento Ambiente

✉ st_ambiente@camera.it



CD_ambiente

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 1° agosto 2013, in collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e l'Istituto di ricerca CRESME.

Documentazione e ricerche:

L'attuazione della "legge obiettivo" – 8° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici:

- *Nota di sintesi e focus tematici, n. 94, gennaio 2014*
- *Lo stato di attuazione del Programma, n. 94/1, gennaio 2014*

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.

File: *Am0061a*

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

INDICE

CAPITOLO PRIMO Evoluzione del Programma e scenari di riferimento	1
▪ 1.1. Il Programma delle infrastrutture strategiche al 31 ottobre 2013	1
▪ 1.2. Disponibilità e fabbisogni	16
▪ 1.3. L’impatto sul territorio	25
▪ 1.4. Le tipologie di opere	27
▪ 1.5. Lo stato di attuazione	29
▪ 1.6. Gli aggiornamenti del Programma delle Infrastrutture Strategiche di dicembre 2012 e di aprile e settembre 2013	61
CAPITOLO SECONDO Le opere strategiche deliberate dal CIPE	67
▪ 2.1. L’attività del CIPE	68
▪ 2.2. Lo stato di attuazione	76
▪ 2.3. Costi, finanziamenti e fabbisogni residui	96
CAPITOLO TERZO Lo stato di attuazione della macro opera “Sistemi urbani” - “Programma Grandi Stazioni”	129
▪ 3.1. Premessa	129
▪ 3.2. Il programma “Grandi Stazioni”	130
▪ 3.3. La procedura per l’individuazione del <i>general contractor</i>	131
▪ 3.4. Le soluzioni alternative all’affidamento a <i>general contractor</i>	132
▪ 3.5. L’espletamento degli appalti del Lotto Centro e del Lotto Nord Ovest	134
▪ 3.6. Le prospettive di ultimazione	141
▪ 3.7. Considerazioni conclusive sull’applicazione della Legge Obiettivo ai casi in questione	142
▪ 3.8. Quadro di sintesi dello stato di attuazione del Programma Grandi Stazioni	147

- 3.9. Quadro di sintesi dello stato di attuazione di altri ‘sottosistemi’ comprese nella Macro Opera “Sistemi Urbani”: i casi di “Roma: linea C metropolitana e GRA” e di Milano: “Rete metropolitana dell’area milanese” e “Accessibilità metropolitana Fiera di Milano” 149

CAPITOLO QUARTO Le infrastrutture strategiche e il contesto regionale 155

- 4.1. Nord e Sud: costi, disponibilità e fabbisogni 155
- 4.2. Il Programma a livello regionale 165
- 4.3. Le opere deliberate dal CIPE a livello regionale 179

CAPITOLO QUINTO L’evoluzione del mercato delle opere pubbliche 205

- 5.2. Il mercato del Partenariato Pubblico Privato 233
- 5.3. Il mercato dell’appalto integrato 259
- 5.4. Il mercato della manutenzione e gestione 263
- 5.5. Il mercato della sola esecuzione 266

ALLEGATI

- Tavola di raffronto per infrastruttura 273**
- Costo per infrastruttura e variazioni rispetto al Rapporto 2012 313**
- Nota metodologica 348**

CAPITOLO PRIMO

EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA E SCENARI DI RIFERIMENTO

1.1. Il Programma delle infrastrutture strategiche al 31 ottobre 2013

1.1.1. Un quadro d'insieme

L'analisi sull'evoluzione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) tra il 2002 e il 2013 aggiornata al 31 ottobre 2013, prende in considerazione 1.359 lotti, tra infrastrutture, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, relativi alle 403 infrastrutture¹ del PIS al netto dei cinque procedimenti interrotti².

Il costo presunto³ per la realizzazione del PIS, al netto dei procedimenti interrotti, è di 375 miliardi 287 milioni di euro.

Rispetto all'universo delle infrastrutture comprese nel PIS il valore delle 199 opere deliberate dal CIPE⁴, ovvero con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati, è di 141 miliardi di euro, pari al 38% del costo dell'intero Programma.

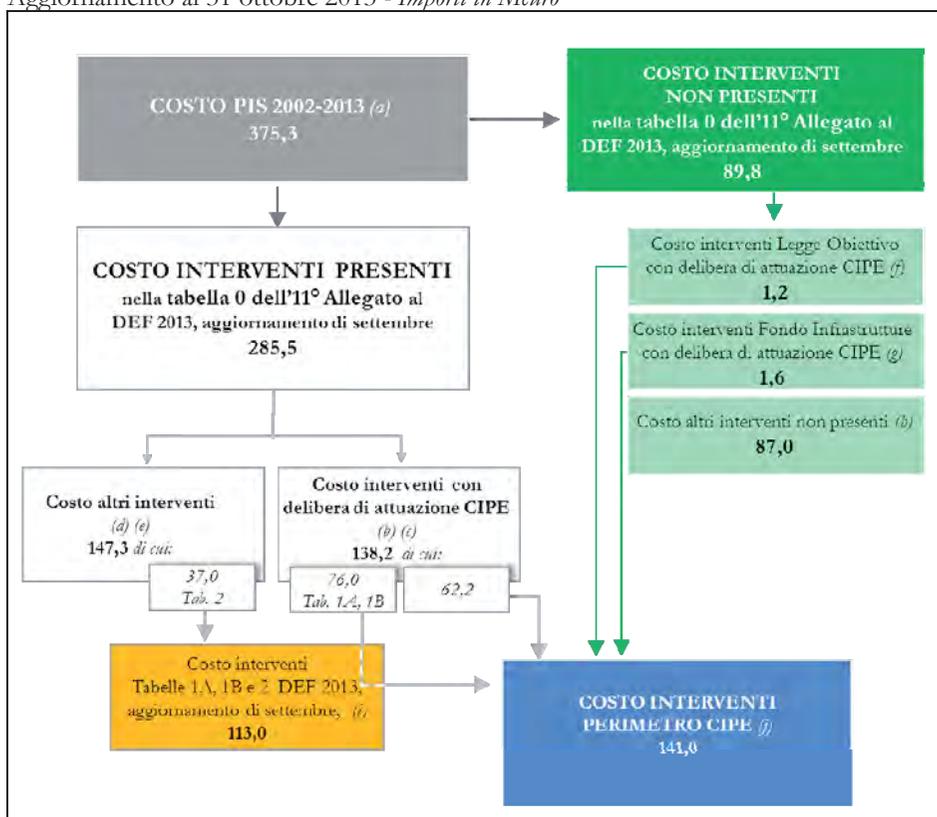
¹ Per infrastruttura si intende il livello di intervento più alto, dopo la macro opera, rispetto alla struttura del Programma di cui alla delibera CIPE 121/2001, come aggiornata con la delibera 130/2006, i DPEF 2009-2013 (6° Allegato) e 2010-2013 (7° Allegato), la DFP 2011-2013 (8° Allegato), i DEF 2011, 2012 e 2013 e le relative Note di aggiornamento (9°, 10° e 11° Allegato). Per quanto riguarda il numero delle infrastrutture, come si evince dall'allegata *Tavola di raffronto per infrastruttura* recante, tra l'altro, i costi per ciascuna infrastruttura, esso fa riferimento a tutte le infrastrutture monitorate a settembre 2012, che in alcuni casi sono state divise o riunite, nonché ad alcune nuove infrastrutture entrate a far parte del perimetro del Programma come ricostruito nell'8° monitoraggio su indicazione degli allegati 10°, come approvato dal CIPE nel mese di dicembre 2012, e 11°, nonché del relativo aggiornamento trasmesso al Parlamento nel mese di settembre 2013.

² Al 31 ottobre 2013 risultano interrotti i seguenti procedimenti: 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 - scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese - scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina - scheda 65.

³ Il costo è la somma di tutte le informazioni ufficiali relative al costo aggiornato di ogni infrastruttura inserita nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001, integrata con le infrastrutture/lotti funzionali inseriti negli allegati 2, 3 e 4 della stessa delibera, e comprende anche gli interventi inseriti ai soli fini dell'accelerazione delle procedure. L'elenco delle infrastrutture/lotti funzionali e il relativo costo è stato ulteriormente integrato e aggiornato con i progetti contenuti: nella delibera CIPE 3/2005 e negli allegati 1 e 2 alla delibera CIPE 130/2006; nelle Intese Generali Quadro e atti aggiuntivi sottoscritti, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e le regioni o le province autonome interessate, in data antecedente al 7° Allegato infrastrutture; in tutti i DPEF a partire da quello 2003-2004; nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013; negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2011, 2012 e 2013 e alle relative Note di aggiornamento, nonché nella tabella 0 del 10° Allegato approvato dal CIPE con delibera 136/2012.

⁴ Dato al netto dei cinque procedimenti interrotti.

Schema 1.1.1. - LO SCENARIO DI RIFERIMENTO – Quadro di dettaglio dei costi delle infrastrutture comprese nel PIS come ricostruito nell'8° monitoraggio (a) – Aggiornamento al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



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

- (a) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001, 130/2006 e 136/2012 (delibera di approvazione del 10° Allegato infrastrutture al DEF 2012) e nei documenti di programmazione economica e finanziaria degli anni 2002-2013, in quanto nei singoli documenti non sono compresi tutti i progetti e i costi del Programma delle Infrastrutture Strategiche come ricostruito negli otto monitoraggi.
- (b) Compreso, tra gli altri, il costo dei seguenti dieci nuovi interventi entrati a far parte del perimetro CIPE come ricostruito nell'8° Rapporto:
- (P) Bologna - SFM metropolitano - Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filiarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (scheda 196);
 - Collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento - Rovigo (Valdastico Nord): tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette (scheda 197);
 - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria - adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) (scheda 198);
 - Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari (scheda 199);
 - Variante Cancellò-Napoli (scheda 200);
 - (P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini (scheda 201);
 - Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare) (scheda 202);

- Hub interportuale di Segrate - Viabilità di accesso al centro intermodale - 1° lotto, 2° stralcio (scheda 203);
 - SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento (scheda 204);
 - Raddoppio Canello-Frasso Telesino (scheda 205).
- (c) Compreso, tra gli altri, il costo del "Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale" (scheda 106), infrastruttura deliberata dal CIPE, non riportata nella Tabella 0 dell'11° Allegato al DEF 2013, aggiornamento di settembre, ma presente nella Tabella 1 dell'11° Allegato al DEF 2013 (aprile 2013), relativa alle opere in realizzazione del PIS nel perimetro del deliberato CIPE (il patrimonio infrastrutturale consolidato).
- (d) Compreso, tra gli altri, il costo dei seguenti nuovi interventi entrati a far parte del perimetro del Programma, come ricostruito nell'8° Rapporto, su indicazione del 10° Allegato approvato dal CIPE con delibera 136/2012 e dell'11° Allegato, aggiornamento di settembre 2013:
- SAR - Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius (Tabella 0 10° Allegato, delibera CIPE 136/2012);
 - Asse viario Fano-Grosseto - Proposta per il Completamento S.G.C. E78 Grosseto-Fano;
 - Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio;
 - Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario);
 - Hub portuale di Civitavecchia - Porto di Gaeta;
 - Porto di Marina di Carrara - Interfaccia Porto-Città sistemazioni d'accesso;
 - Hub interportuali Livorno-Guasticce - Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario;
 - Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio:
 - Collegamento a Milano da Nord (direttrice Sempione);*
 - Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano: connessione aeroporto e città di Bergamo;*
 - Tangenziale sud di Bergamo: tratta Zanica/Stezzano;*
 - Terza corsia A13 da Bologna a Ferrara;*
 - Collegamento people mover stazione ferroviaria di Pisa centrale e aeroporto Galileo Galilei;*
 - Interporto di Chieti-Pescara;*
 - Ferrovia Pescara-Roma: realizzazione di un parcheggio di scambio;*
 - Ferrovia potenziamento collegamento linee FL1 e FL5 (tratto Ponte Galeria-Maccarese);*
 - Corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino;*
 - Potenziamento di via della Scafa;*
 - Connessione ferroviaria dello scalo alla linea FL3;*
 - Linea ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale – Ammodernamento;*
 - Autoporti di Vittoria (Comiso) e Melilli (Siracusa).*
 - Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania;
 - Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) \ Ulteriore stralcio;
 - Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso;
 - Macro opera "Decreto del fare":
 - Programma interventi RFI;*
 - Programma piccoli interventi ANAS;*
 - SP 46 Rho-Monza-lotto 2, variante in sotterranea linea ferron. Milano-Saronno (FNM);*
 - Collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta.*
- (e) Compreso, tra gli altri, il costo del "Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci" (nuovo intervento Tabella 1 9° Allegato, settembre 2011) non presente nel 10° Allegato di settembre 2012 ma confermato nel 10° Allegato approvato dal CIPE con delibera n. 136/2012 .
- (f) Costo dei seguenti interventi deliberati dal CIPE ma esclusi dal Perimetro CIPE di cui alle tabelle 1 e 2 dell'Allegato al DEF 2013 di aprile:
- Compl.to rete metropolitana regionale campana - Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici della tratta Piscinola-Aversa Centro (scheda 111);

- Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004) (scheda 181);
 - Piano per l'edilizia penitenziaria (scheda 184).
- (g) Costo dei seguenti undici interventi riportati nel 7° Allegato infrastrutture, tabella "Delibera CIPE 51/2009" (Legge n. 443/2001 - Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009), deliberati dal CIPE ma non confermati nei successivi Allegati infrastrutture:
- Aeroporto di Vicenza (scheda 98);
 - Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale (scheda 99);
 - Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia (scheda 100);
 - Tangenziale di Napoli collegamento costiero (scheda 114). Si segnala che tale infrastruttura è compresa nel perimetro della tabella 1 dell'Allegato infrastrutture – Rapporto intermedio aprile 2012 (allegato 5);
 - Interventi urgenti finalizzati al ripristino degli edifici pubblici nella città e nella provincia dell'Aquila, I° e II° stralcio (scheda 124);
 - Programma stralcio per la parziale ricostruzione dell'Università dell'Aquila (scheda 125);
 - Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministri e dell'Aranciaia (scheda 126);
 - Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma (scheda 182);
 - Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009 (scheda 183);
 - Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico (scheda 186);
 - Firenze - Parco della musica (scheda 188)
- (h) Costo degli interventi non presenti nell'11° Allegato ma presenti: negli allegati 1, 2, 3 e 4 alla delibera 121/2001 e s.m.i.; negli allegati infrastrutture ai documenti di programmazione economica e finanziaria antecedenti l'11° Allegato (DEF 2013); nelle Intese Generali Quadro e negli atti aggiuntivi sottoscritti in data antecedente al 7° Allegato infrastrutture.
- (i) Costo degli interventi inseriti nelle tabelle 1A, 1B e 2 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, aggiornamento di settembre.
- (j) Costo degli interventi del perimetro CIPE come ricostruito nell'8° Rapporto.

La classificazione degli interventi rispetto alla tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, aggiornamento di settembre

Dei 375,3 miliardi 285,5 sono relativi a interventi presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, aggiornamento di settembre, e 89,8 a interventi esclusi da tale perimetro.

Rispetto al costo degli interventi presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 (Nota di aggiornamento di settembre), pari a 285,5 miliardi, il 48%, 138,2 miliardi, è relativo al costo degli interventi con delibera di attuazione CIPE al 31 ottobre 2013 e il restante 52%, 147,3

miliardi, a quello degli altri interventi del PIS. Rispetto ai 138,2 miliardi del deliberato CIPE il 4%, pari a 5,6 miliardi, riguarda il costo dei dieci nuovi interventi esaminati dal CIPE nell'ultimo anno collegati ai Contratti Istituzionali di Sviluppo approvati tra agosto 2012 e marzo 2013 (5 interventi del costo complessivo di 3.091 milioni di euro), a infrastrutture stradali da realizzare con capitali privati (A31 Valdastico Nord), ai nodi urbani di Milano e Bologna, alla viabilità di accesso all'interporto di Segrate e a un lotto della SS 260 Picente Amatrice-L'Aquila.

Nell'ambito di questo perimetro, l'11° Allegato individua un gruppo di infrastrutture "prioritarie" per il triennio 2014-2016. Di tali infrastrutture si parla nel focus relativo alla selezione delle priorità e alla riprogrammazione delle risorse della "legge obiettivo". Si tratta di 431 interventi del costo complessivo di 113 miliardi, pari al 39% del costo degli interventi presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 e al 30% del costo complessivo del Programma come ricostruito nell'8° Rapporto. Il 67% dei 113 miliardi di infrastrutture "prioritarie", circa 76 miliardi di euro, è relativo a infrastrutture strategiche deliberate dal CIPE tra il 2002 e settembre 2013 in fase di realizzazione (tabella 1A) o in istruttoria (tabella 1B). Il restante 33%, circa 37 miliardi, invece, è relativo a infrastrutture in fase di progettazione non deliberate dal CIPE tra il 2002 e settembre 2013 e con iter istruttorio in corso ai sensi della legge 443/2001 e s.m.i. (tabella 2). Fanno parte di quest'ultimo gruppo: tra le infrastrutture stradali, l'itinerario Orte-Mestre (opera del costo di oltre 10 miliardi esaminata dal CIPE l'8 novembre 2013), il lotto di completamento della SS 675 Umbro-Laziale di raccordo tra la Orte-Mestre e la SS 1 Aurelia a Civitavecchia (circa 700 milioni), il completamento della SGC E78 Grosseto-Fano (circa 4,6 miliardi), i megalotti 5 e 9 della SS 106 Jonica (5,2 miliardi), la SS4 da Passo Corese a Rieti (1,4 miliardi), il collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretella di collegamento con la tangenziale di Benevento e la Variante di Caserta (1,1 miliardi), il raccordo autostradale Salerno-Avellino (circa 900 milioni), la Pedemontana piemontese (655 milioni); tra le infrastrutture ferroviarie, il completamento del quadruplicamento Fortezza-Verona (lotti 2, 3 e 4 del costo di circa 2,6 miliardi), la

tratta AC/AV Ronchi-Trieste (1,7 miliardi), le due tratte dell'itinerario Napoli-Bari (Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano del costo di 3,7 miliardi), le tratte Termoli-Chieuti-Lesina (549) e Bicocca-Motta-Catenanuova (430 milioni).

Rispetto al perimetro degli interventi non presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 dell'11° Allegato al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre) la maggiore voce di costo, circa 87 miliardi, riguarda interventi facenti parte del PIS come ricostruito nell'8° Rapporto non riportati nell'11° Allegato ma presenti: negli allegati 1, 2, 3 e 4 alla delibera 121/2001 e s.m.i.; negli allegati infrastrutture antecedenti l'11° (DEF 2013); nelle Intese Generali Quadro e negli atti aggiuntivi sottoscritti in data antecedente al 7° Allegato infrastrutture.

Tra gli interventi che rientrano in questo gruppo si segnalano a titolo esemplificativo: le tratte ferroviarie AV/AC oggi in esercizio, Torino-Milano (7,8 miliardi), Milano-Bologna (6,4 miliardi) e Bologna-Firenze (5,2 miliardi), o in progettazione, linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria, tratta Sapri-Reggio Calabria, infrastruttura dell'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania (18,7 miliardi) inserita tra le opere programmatiche del Contratto di programma RFI 2007-2011, aggiornamento 2010-2011 (l'opera attualmente dispone del solo studio di fattibilità); i megalotti 1, 6, 7, 8, 10, 11 e 12 della SS 106 Jonica (oltre 12 miliardi il costo presunto) dei quali un lotto risulta in corso di esecuzione (il megalotto 1) e gli altri sei in fase di progettazione. Le altre due voci dell'ammontare complessivo di circa 2,8 miliardi riguardano tre interventi deliberati dal CIPE, ma esclusi dal perimetro CIPE, di cui alle tabelle 1 e 2 dell'11° Allegato al DEF 2013 di aprile (Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici della tratta Piscinola-Aversa Centro, Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici di cui all'art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004 e il Piano per l'edilizia penitenziaria) e 11 interventi riportati nel 7° Allegato infrastrutture, tabella "Delibera CIPE 51/2009" (Legge n. 443/2001 - Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009), deliberati dal CIPE ma non riportati nei successivi Allegati infrastrutture.

1.1.2. L'evoluzione del Programma 2002-2013

Dall'analisi comparata dei diversi monitoraggi risulta sostanzialmente confermata la stabilizzazione del perimetro oggetto di analisi negli ultimi anni.

Rispetto al settimo Rapporto (che recava dati aggiornati a settembre 2012), escludendo i procedimenti interrotti, il numero delle infrastrutture è aumentato di tredici unità, da 390 a 403, mentre il costo complessivo del Programma è aumentato di 477 milioni (+0,1%). Queste dinamiche sono il risultato dell'azzeramento del costo del Ponte sullo Stretto di Messina⁵ (il progetto definitivo indicava un costo di 8.550 milioni di euro), dell'inserimento di alcuni nuovi interventi su indicazione dell'11° Allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013, di settembre 2013, (fanno parte di questo perimetro, tra gli altri, il programma Seimila campanili, il Piano per lo sviluppo degli aeroporti strategici e gli interventi di sicurezza in mare per la funzionalizzazione degli scali aeroportuali di Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania, la “proposta per il completamento della SGC E78 Grosseto-Fano”, i porti di Gaeta e di Marina di Carrara, il Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso, gli interventi del “Decreto del fare” relativi al programma degli interventi RFI e quello dei piccoli interventi ANAS), del costo di 4,1 miliardi⁶, nonché dell'incremento del costo degli interventi già monitorati con il 7° Rapporto (circa 4,9 miliardi).

⁵ Nell'8° Rapporto il Ponte sullo Stretto è stato classificato tra gli interventi con procedimento interrotto a seguito di quanto disposto dall'art. 34 *decies*, comma 1, del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni dalla L. 221/2012.

⁶ Tale importo non tiene conto del costo degli interventi del “Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio” e del Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso non indicato nell'11° Allegato al DEF 2013, nota di aggiornamento di settembre.

Tabella 1.1.1. – L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Numero e costi delle infrastrutture strategiche - Variazioni assolute e percentuali rispetto al monitoraggio precedente e rispetto al 2004 - *Importi in Meuro*

Monitoraggio	N. opere	Costi				
		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 (a)	345	346.957	32.725	10,4%	113.572	48,7%
30 aprile 2011	390	363.440	16.152	4,7%	130.055	55,7%
30 aprile 2011(a)	388	363.110	16.152	4,7%	129.724	55,6%
30 settembre 2012	393	375.930	12.490	3,4%	142.545	61,1%
30 settembre 2012 (b)	390	374.810	11.700	3,2%	141.425	60,6%
31 ottobre 2013	408	383.837	7.907	2,1%	150.452	64,5%
31 ottobre 2013 (c)	403	375.287	477	0,1%	141.902	60,8%

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

(a) Dati al netto di due procedimenti interrotti del costo complessivo di 330,8 milioni: 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.

(b) Dati al netto di quattro procedimenti interrotti del costo complessivo di 1.120 milioni: 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.

(c) Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, si è proceduto, dal punto di vista metodologico⁷, prendendo quale riferimento quelli indicati nell'elenco contenuto nel volume *Tabelle sullo stato degli interventi* del 7° monitoraggio del 2012.

⁷ Per ulteriori informazioni sulla metodologia adottata nei Rapporti precedenti si rimanda alla Nota metodologica allegata.

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 interventi⁸; 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 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.

Le tabelle di seguito riportate permettono di conoscere le principali variazioni che hanno portato al nuovo scenario di riferimento. Per ogni macro opera è stata definita l'evoluzione dei costi, evidenziando anche le variazioni avvenute rispetto al Rapporto precedente. Da segnalare che con l'8° Rapporto le macro opere oggetto di monitoraggio sono diventate 26, una in più rispetto al 7° monitoraggio, a seguito dell'inserimento nel PIS con l'11° Allegato degli interventi riuniti con la denominazione di "Decreto del fare" (D.L. 69/2013), che comprende un programma multiregionale di interventi RFI, un programma multiregionale di

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.

piccoli interventi ANAS, il 2° lotto della SP Rho-Monza, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno, e il collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta.

Tabella 1.1.2. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Numero delle infrastrutture per macro opera – Confronto tra monitoraggi

MACRO OPERA					
2001	2013	Descrizione	30 settembre 2012	31 ottobre 2013	Variazioni 2013/2012*
1	1	Sistema valichi	4	4	Nessuna variazione.
2	2	Corridoio plurimodale padano	24	24	Nessuna variazione.
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	2	2	Nessuna variazione.
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	33	33	Nessuna variazione.
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	18	18	Nessuna variazione.
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	13	13	Nessuna variazione.
7	7	Mo.S.E.	2	2	Nessuna variazione.
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	2	2	Compresa un'infrastruttura il cui procedimento risulta interrotto: Ponte sullo Stretto di Messina (scheda 65).
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	34	34	1 nuovo intervento: Asse viario Fano-Grosseto-Proposta per il completamento S.G.C. E78 Grosseto-Fano (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013).
10	10	Sistemi urbani	44	45	1 nuova infrastruttura: Scimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013). 1 nuovo intervento: Completamento rete metropolitana regionale campana-Metropolitana di Salerno - Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario) (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013). Compresa un'infrastruttura il cui procedimento risulta interrotto: Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (scheda 101).
11	11	Piastra logistica euro mediterranea Sardegna	16	16	Nessuna variazione.

MACRO OPERA						
2001	2013	Descrizione	30 settembre 2012	31 ottobre 2013	Variazioni 2013/2012*	
12	12	Hub portuali	13	15	2 nuove infrastrutture: Hub portuale di Civitavecchia - Porto di Gaeta e Porto di Marina di Carrara - Interfaccia Porto-Città sistemazioni d'accesso (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013). Compresa un'infrastruttura il cui procedimento risulta interrotto: Nuova conca di accesso al porto di Cremona (scheda 145).	
13	13	Hub interportuali	18	19	1 nuova infrastruttura: Hub interportuali Livorno-Guasticce - Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013).	
14	14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	8	10	2 nuove infrastrutture: Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio e Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013). Compresa un'infrastruttura il cui procedimento risulta interrotto: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (scheda 147).	
15	15	Schemi idrici	63	64	1 nuova infrastruttura: SAR - Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius (Tabella 0 10° Allegato, delibera CIPE 136/2012).	
16	16	Piano interventi comparto energetico	22	22	Nessuna variazione.	
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	30	31	1 nuova infrastruttura: Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013). 1 nuovo intervento: Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI - Ulteriore stralcio (Tabella 0 11° Allegato, aggiornamento settembre 2013).	
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	1	1	Nessuna variazione.	
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	22	25	3 nuove infrastrutture: Complesso polifunzionale di Capannelle dei Vigili del Fuoco; Sala polifunzionale presso il Ministero degli affari esteri; Sala polivalente presso il Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche Lazio - Abruzzo - Sardegna (Delibera CIPE 20/2013).	

MACRO OPERA					
2001	2013	Descrizione	30 settembre 2012	31 ottobre 2013	Variazioni 2013/2012*
No	20	Piano straordinario edilizia scolastica <i>(Fondi Legge obiettivo)</i>	2	2	Macro opera non riportata nell'11° Allegato (aggiornamento settembre 2013)..
No	21	Piano straordinario edilizia scolastica <i>(Fondo Infrastrutture)</i>	5	5	Macro opera non riportata nell' 11° Allegato (aggiornamento settembre 2013).. Compresa un'infrastruttura il cui procedimento risulta interrotto: Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (scheda 187).
No	22	Piano per l'edilizia penitenziaria	8	8	Macro opera non riportata nell'11° Allegato (aggiornamento settembre 2013)..
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	4	4	Macro opera non riportata nell'11° Allegato (aggiornamento settembre 2013)..
No	24	Parco della Salute- Ospedale Nuove Molinette	1	1	Macro opera non riportata nell'11° Allegato (aggiornamento settembre 2013)..
No	25	Piccole e medie opere	4	4	Nessuna variazione.
No	26	Decreto del fare	-	4	Nuova macro opera dell'11° Allegato (aggiornamento settembre 2013)..
TOTALE			393	408	

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

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

* *Variazioni dovute principalmente al recepimento della struttura del PIS riportata nelle tabelle 0 del 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 approvato dal CIPE con delibera 136/2012 e dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, Nota di aggiornamento di settembre.*

Tabella 1.1.3. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Costi delle infrastrutture per macro opera - Confronto tra monitoraggi - Importi in Meuro

MACRO OPERA			30 aprile			30	31
			2004	2010	2011	sett.bre	ottobre
2001	2013	Descrizione		(a)	(a)	2012	2013
						(b)	(c)
1	1	Sistema valichi	6.423	15.038	18.603	16.439	17.207
2	2	Corridoio plurimodale padano	47.197	73.032	73.510	77.208	77.105
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	3.823	7.084	7.341	7.456	7.456
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	72.024	88.669	91.348	91.699	92.267
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	4.149	4.433	4.308	4.675	5.771
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.783	26.768	26.308	26.460	26.600
7	7	Mo.S.E.	4.132	4.678	5.496	5.493	5.493
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	4.989	6.350	7.200	8.550	-
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	32.522	62.278	67.454	66.487	72.645
10	10	Sistemi urbani	19.701	36.797	39.767	41.434	40.771
11	11	Piastra logistica euro mediterranea Sardegna	1.574	4.318	4.466	4.973	4.922
12	12	Hub portuali	3.728	3.596	3.266	9.295	9.136
13	13	Hub interportuali	1.389	2.237	2.194	2.255	2.295
14	14	All. ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	310	1.445	1.507	1.507	1.522
15	15	Schemi idrici	4.641	5.793	5.651	5.753	5.938
16	16	Piano interventi comparto energetico	-	877	965	1.412	1.412
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	-	966	1.003	1.003	1.033
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	-	322	305	305	321
No	20	Piano s. edilizia scolastica (Fondi Legge obiettivo)	-	489	489	489	489
No	21	Piano s. edilizia scolastica (Fondo Infrastrutture)	-	1.019	1.021	614	614
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	-	503	503	503	503
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	265	403	403	431
No	24	Parco della Salute-Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-
No	25	Piccole e medie opere	-	-	-	399	399
No	26	Decreto del fare	-	-	-	-	958
TOTALE			233.385	346.957	363.110	374.810	375.287

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

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

Per le note (a), (b) e (c) si vedano note Tabella 1.1.1.

Tabella 1.1.4. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Costi delle infrastrutture per macro opera - Confronto tra monitoraggi - *Variazioni assolute - Importi in Meuro*

2001	2013	MACRO OPERA	2013(c)/ 2004	2013(c)/ 2010(a)	2013(c)/ 2011(a)	2013(c)/ 2012(b)
1	1	Sistema valichi	10.784	2.169	-1.396	768
2	2	Corridoio plurimodale padano	29.908	4.073	3.595	-103
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	3.633	372	115	-0
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	20.243	3.598	919	568
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	1.622	1.338	1.463	1.096
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	-183	-168	292	140
7	7	Mo.S.E.	1.361	815	-3	0
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	-4.989	-6.350	-7.200	-8.550
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	40.123	10.367	5.191	6.158
10	10	Sistemi urbani	21.070	3.974	1.004	-663
11	11	Piastra logistica euro mediterranea Sardegna	3.348	604	456	-51
12	12	Hub portuali	5.408	5.540	5.870	-159
13	13	Hub interportuali	906	58	101	40
14	14	All. ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	1.212	77	15	15
15	15	Schemi idrici	1.297	145	287	185
16	16	Piano interventi comparto energetico	-	535	447	-0
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	-	67	30	30
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	-	-1	16	16
No	20	Piano s. edilizia scolastica (<i>Fondi Legge obiettivo</i>)	-	0	0	0
No	21	Piano s. edilizia scolastica (<i>Fondo Infrastrutture</i>)	-	-405	-407	-0
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	-	0	0	0
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	166	28	28
No	24	Parco della Salute-Ospedale Nuove Molinette	-	0	0	0
No	25	Piccole e medie opere	-	399	399	0
No	26	Decreto del fare	958	958	958	958
TOTALE			141.902	28.330	12.177	477

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

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

Per le note (a), (b) e (c) si vedano note Tabella 1.1.1.

Tabella 1.1.5. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Costi delle infrastrutture per macro opera - Confronto tra monitoraggi - *Variazioni percentuali*

2001	2013	MACRO OPERA	2012(b)/ 2012(b)/ 2012(b)/			2013(c)/
			2004	2010(a)	2011(a)	2012(b)
1	1	Sistema valichi	167,9	14,4	-7,5	4,7
2	2	Corridoio plurimodale padano	63,4	5,6	4,9	-0,1
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	95,0	5,3	1,6	-0,0
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	28,1	4,1	1,0	0,6
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	39,1	30,2	34,0	23,4
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	-0,7	-0,6	1,1	0,5
7	7	Mo.S.E.	32,9	17,4	-0,1	0,0
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0
9	9	Corridoio trasversale e dorsale appenninica	123,4	16,6	7,7	9,3
10	10	Sistemi urbani	106,9	10,8	2,5	-1,6
11	11	Piastra logistica euro mediterranea Sardegna	212,7	14,0	10,2	-1,0
12	12	Hub portuali	145,1	154,1	179,7	-1,7
13	13	Hub interportuali	65,2	2,6	4,6	1,8
14	14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	391,1	5,4	1,0	1,0
15	15	Schemi idrici	27,9	2,5	5,1	3,2
16	16	Piano interventi comparto energetico	-	61,0	46,3	-0,0
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	-	6,9	3,0	3,0
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	-	-0,4	5,2	5,2
No	20	Piano s. edilizia scolastica (<i>Fondi Legge obiettivo</i>)	-	0,0	0,0	0,0
No	21	Piano s. edilizia scolastica (<i>Fondo Infrastrutture</i>)	-	-39,8	-39,9	-0,1
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	-	0,1	0,1	0,1
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	62,5	6,8	6,8
No	24	Parco della Salute-Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-
No	25	Piccole e medie opere	-	-	-	0,0
No	26	Decreto del fare	-	-	-	-!
TOTALE			60,8	8,2	3,4	0,1

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

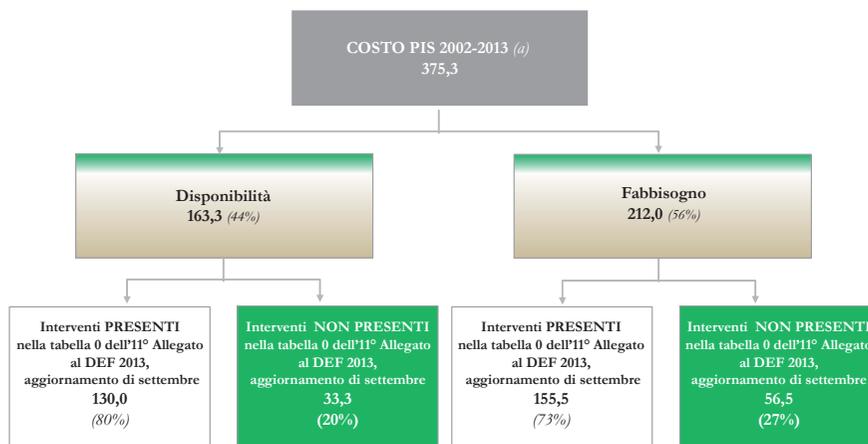
NB. Le macro opere precedute dalla voce "No" devono intendersi non comprese nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001.

Per le note (a), (b) e (c) si vedano note Tabella 1.1.1.

1.2. Disponibilità e fabbisogni

L'analisi dei costi e delle disponibilità finanziarie, che valuta complessivamente i finanziamenti pubblici e privati disponibili, evidenzia come, rispetto all'intero Programma, le attuali disponibilità finanziarie ammontano a 163,3 miliardi di euro. Tali risorse consentono, quindi, una copertura finanziaria pari al 44% del costo dell'intero Programma; il fabbisogno residuo ammonta a 212 miliardi (56%) includendo nel calcolo eventuali fondi residui.

Schema 1.2.1. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Quadro di dettaglio delle disponibilità e dei fabbisogni delle infrastrutture comprese nel Programma come ricostruito nell'8° monitoraggio – Aggiornamento al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



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

Rispetto alle disponibilità, l'80% (circa 130 milioni) sono relative a interventi presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre), e il 20% (circa 33 milioni) a quelle non presenti. Rispetto al fabbisogno le percentuali ammontano rispettivamente al 73% e al 27%.

Dall'analisi della scomposizione delle diverse fonti di finanziamento pubblico e privato, rispetto al precedente Rapporto, emerge un'ulteriore segmentazione delle medesime fonti a motivo

dell'operatività di nuovi fondi e della riprogrammazione dei fondi esistenti. In particolare i nuovi fondi individuati sono il Fondo "sblocca cantieri" di cui all'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, con una dotazione complessiva pari a 2.069 milioni di euro dei quali 1.978 milioni di euro attualmente assegnati a opere del PIS, e il Fondo revoche di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, con una dotazione complessiva attuale di 227 milioni di euro di cui 127 assegnati in via programmatica con delibera CIPE 137/2012 a opere del PIS (Mo.S.E., Linea C della metropolitana di Roma e la SS 172 dei Trulli).

Rispetto ai fondi che sono stati oggetto di riprogrammazione nell'ultimo anno, si evidenzia il "Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6, della legge 29 novembre 1984, n. 798 di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011" con una dotazione complessiva al netto delle riduzioni, al 31 ottobre 2013, di 3.310 milioni di euro dei quali 1.529 attualmente assegnati a opere strategiche: 1.464 milioni a opere del perimetro CIPE individuato tra gli interventi presenti nel PIS come identificato nella tabella 0 del DEF 2013; 65 a quelli del perimetro CIPE relativo agli interventi non presenti nella tabella 0 (Auditorium di Firenze e Salvaguardia di Venezia). Un anno prima le assegnazioni a opere PIS a valere su tale fondo erano state valutate in oltre 3 miliardi (decise la riduzione dell'intera assegnazione di 600 milioni al Mo.S.E. e quella di 1.003 milioni su 1.100 assegnati alla tratta ferroviaria AV/AC terzo valico dei Giovi).

Tabella 1.2.1. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO -
 Risorse disponibili per fonte di finanziamento al 31 ottobre 2013 (1) - *Importi in Meuro*

	Totale		Interventi PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato al DEF 2013		Interventi NON PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato al DEF 2013	
	Importi	%	Importi	%	Importi	%
Fonti di finanziamento						
Finanziamenti pubblici	106.306	65,1	76.249	58,6	30.057	90,3
<i>di cui</i>						
<i>Fondi Legge Obiettivo</i>	18.001	11,0	17.512	13,5	489	1,5
<i>Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a)</i>	1.529	0,9	1.464	1,1	65	0,2
<i>Fondo "sblocca cantieri" (d)</i>	1.978	1,2	1.978	1,5	-	-
<i>Fondo revoche (e)</i>	127	0,1	127	0,1	-	-
<i>Fondo infrastrutture</i>	1.510	0,9	441	0,3	1.069	3,2
<i>FSC – Opere indifferibili (b)</i>	1.647	1,0	1.337	1,0	310	0,9
<i>FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (c)</i>	4.426	2,7	4.304	3,3	122	0,4
<i>Altri finanziamenti pubblici (f)</i>	77.088	47,2	49.086	37,8	28.002	84,1
Finanziamenti privati (g)	57.018	34,9	53.781	41,4	3.237	9,7
Totale disponibilità	163.324	100,0	130.030	100,0	33.294	100,0

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

(1) I dati non comprendono i cinque procedimenti interrotti: Ponte sullo Stretto di Messina - Scheda 65; 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.

(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, 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) Risorse di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013.

(e) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, 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.

Non risultano oggetto di sostanziali modifiche le risorse assegnate a valere sul Fondo Infrastrutture istituito dall'art. 6-*quinquies* del decreto legge n. 112 del 2008 (circa 1,5 miliardi) e quelle relative alle opere indifferibili, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ai sensi dell'articolo 33, comma 3, della legge n. 183/2011 (circa 1,6 miliardi).

Per quanto riguarda le disponibilità del Piano Nazionale per il Sud, che sono aumentate (da meno di 4,1 miliardi a circa 4,4 miliardi), oltre un terzo è destinato al finanziamento di interventi inseriti nei quattro contratti istituzionali di sviluppo sottoscritti tra agosto 2012 e marzo 2013.

Tabella 1.2.2. - IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Costi e disponibilità degli interventi dei Contratti Istituzionali di Sviluppo al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Costo	Disponibilità		
		Totale	Fondi PNS	
			V.A.	Incidenza % su totale disp.tà
Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (a)	7.558	3.682	990	26,9
Direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (b)	766	506	40	7,9
Direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo (c)	10.040	2.638	17	0,6
Adeguamento itinerario stradale Sassari-Olbia (d)	927	927	607	65,4
Totale Contratti Istituzionali di Sviluppo	19.291	7.753	1.654	21,3
Totale Programma	375.287	163.324	4.426	2,7
<i>Incidenza CIS su totale Programma</i>	<i>5,1</i>	<i>4,7</i>	<i>37,4</i>	

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

- (a) Compresa l'intera tratta Ripalta-Lesina, del costo di 549 milioni e una disponibilità di 106 milioni.
- (b) Compreso l'intero intervento di Velocizzazione/Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello, del costo di 415 milioni e una disponibilità di 155 milioni.
- (c) Comprese le intere tratte Catenanuova-Enna, del costo di 1.496 milioni e una disponibilità di 309 milioni, e Enna-Pollina-Castelbuono, del costo di 3.749 milioni e una disponibilità di 2 milioni.
- (d) Esclusi i servizi di consulenza e supporto del costo di 4 milioni interamente disponibili.

Rispetto al 7° Rapporto risultano in crescita i finanziamenti privati, 57 miliardi contro 53 individuati a settembre 2012 (+ 6,7%), ma resta stabile, su una quota del 20% circa, l'incidenza del costo presunto complessivo delle infrastrutture del PIS per le quali è prevista una contribuzione privata, pari a circa 72 miliardi, sul costo dell'intero Programma (circa 375 miliardi). Rispetto al precedente Rapporto, risulta sostanzialmente confermata la ripartizione delle quote di infrastrutture da realizzare con capitali privati a livello di

macro area geografica, pari al 28% nelle regioni del Centro-Nord contro il 5% del Mezzogiorno.

Tabella 1.2.3. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO – Costi e disponibilità degli interventi da realizzare con il contributo privato al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Costo	Disponibilità		
		Totale	Contributo privato	
			V.A.	Incidenza % su totale disponibilità
Totale				
Infrastrutture con capitali privati	72.084	66.032	57.018	86%
<i>Autostrade</i>	62.893	56.845	52.321	92%
<i>Altre infrastrutture</i>	9.191	9.187	4.697	51%
Totale Programma	375.287	163.324	57.018	35%
<i>Incidenza capitali privati su totale Programma</i>	19%	40%	100%	
Interventi PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato infrastrutture al DEF 2013				
Infrastrutture con capitali privati	68.820	62.768	53.781	86%
<i>Autostrade</i>	59.719	53.671	49.147	92%
<i>Altre infrastrutture</i>	9.101	9.097	4.634	51%
Totale Programma	285.470	130.030	53.781	41%
<i>Incidenza capitali privati su totale Programma</i>	24%	48%	100%	
Interventi NON PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato infrastrutture al DEF 2013				
Infrastrutture con capitali privati	3.264	3.264	3.237	99%
<i>Autostrade</i>	3.174	3.174	3.174	100%
<i>Altre infrastrutture</i>	90	90	63	70%
Totale Programma	89.817	33.294	3.237	10%
<i>Incidenza capitali privati su totale Programma</i>	4%	10%	100%	

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

Nell'ambito dei finanziamenti complessivamente disponibili le risorse pubbliche ammontano a 106 miliardi pari al 65% del totale delle disponibilità, mentre le risorse private ammontano a 57 miliardi corrispondenti al 35% del totale (tale quota aumenta al 45% al Centro-Nord e si riduce al 10% nel Mezzogiorno). Inoltre, nel caso delle infrastrutture presenti nel PIS come identificato nella tabella 0 del DEF 2013, l'incidenza delle risorse private sulle disponibilità aumenta fino al 41% (53,8 miliardi) e si riduce al 10% (3,2 miliardi) nel caso delle infrastrutture non presenti.

Il partenariato pubblico e privato (PPP), in un quadro di progressiva contrazione delle risorse finanziarie pubbliche disponibili, si configura come un'opportunità indispensabile per la realizzazione di una parte importante del PIS, soprattutto per quelle opere tariffabili come autostrade e metropolitane, ma, nonostante sia in atto la rivisitazione di tutte le procedure e le norme che regolano questa modalità di finanziamento per facilitare il suo utilizzo e favorire l'ingresso di investitori esteri nelle operazioni di PPP, persistono ancora problematiche che ne determinano rallentamenti nell'attuazione. Il persistere di tali problematiche è dimostrato dai dati che emergono dall'analisi dell'evoluzione del mercato delle opere pubbliche, riportata nel quinto capitolo, in cui sono esposti i risultati del biennio 2012-2013 caratterizzati dalla crisi del mercato "complesso" del partenariato pubblico privato. Nel 2012 gli importi in gara legati ad operazioni di PPP (7,8 miliardi) si sono ridotti del 40% rispetto al 2011. Le difficoltà del PPP persistono anche nel 2013 (-34%) a motivo, da un lato, delle difficoltà di accesso al credito, che hanno determinato il crollo della domanda di grandi infrastrutture di importo superiore a 50 milioni di euro (l'importo totalizzato da questa tipologia di contratti negli ultimi 24 mesi, pari a 8,6 miliardi, rappresenta l'84% del valore totalizzato nell'anno 2011, 10,3 miliardi), e, dall'altro, del persistere di diverse criticità legate all'intero percorso decisionale, tecnico e realizzativo.

In tale contesto, sembra opportuno valutare gli effetti che potranno derivare dall'applicazione di alcune norme e procedure che regolano le operazioni di PPP, anche in conseguenza della loro revisione. Parimenti rilevante sarà una valutazione dell'avanzamento attuativo dell'itinerario autostradale Orte - Mestre, a seguito di quanto disposto dal CIPE nella seduta dell'8 novembre 2013 che ha riconosciuto a tale infrastruttura le misure agevolative, ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 183/2011.

Tabella 1.2.4. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Costi, disponibilità e fabbisogni al 31 ottobre 2013 per macro opera (1) - *Importi in Euro*

	2001 2013	MACRO OPERA	Costo		Disponibilità		Fabb.no		Costo		Disponibilità		Fabb.no	
			A	B	A	B	A-B	A-B	A	B	A	B	A-B	A-B
1	1	Sistema valichi	17.207	2.458	14.749	4,6	1,5	7,0	100,0	100,0	14,3	85,7		
2	2	Corridoio plurimodale padano	77.105	40.943	36.162	20,5	25,1	17,1	100,0	100,0	53,1	46,9		
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	7.456	2.510	4.946	2,0	1,5	2,3	100,0	100,0	33,7	66,3		
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	92.267	26.328	65.939	24,6	16,1	31,1	100,0	100,0	28,5	71,5		
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	5.771	2.801	2.970	1,5	1,7	1,7	100,0	100,0	48,5	51,5		
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.600	20.784	5.816	7,1	12,7	2,7	100,0	100,0	78,1	21,9		
7	7	Mo.S.E.	5.493	4.881	613	1,5	3,0	0,3	100,0	100,0	88,8	11,2		
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	72.645	22.571	50.074	19,4	13,8	23,6	100,0	100,0	31,1	68,9		
10	10	Sistemi urbani	40.771	25.373	15.397	10,9	15,5	7,3	100,0	100,0	62,2	37,8		
11	11	Piastra log.ca euro mediterranea Sardegna	4.922	1.777	3.145	1,3	1,1	1,5	100,0	100,0	36,1	63,9		
12	12	Hub portuali	9.136	3.921	5.216	2,4	2,4	2,5	100,0	100,0	42,9	57,1		
13	13	Hub interportuali	2.295	788	1.507	0,6	0,5	0,7	100,0	100,0	34,3	65,7		
14	14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	1.522	35	1.488	0,4	0,0	0,7	100,0	100,0	2,3	97,7		
15	15	Schemi idrici	5.938	2.101	3.837	1,6	1,3	1,8	100,0	100,0	35,4	64,6		
16	16	Piano interventi comparto energetico	1.412	1.412	0	0,4	0,9	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	1.033	1.033	0	0,3	0,6	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	321	321	0	0,1	0,2	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
No	20	Piano Straordinario edilizia scolastica (Fondi Legge obiettivo)	489	489	0	0,1	0,3	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
No	21	Piano Straordinario edilizia scolastica (Fondo Infrastrutture)	614	614	0	0,2	0,4	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	503	503	0	0,1	0,3	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	431	325	106	0,1	0,2	0,0	100,0	100,0	75,4	24,6		
No	24	Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	25	Piccole e medie opere	399	399	0	0,1	0,2	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
No	26	Decreto del fare	958	958	0	0,3	0,6	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0		
TOTALE			375.287	163.324	211.963	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	43,5	56,5		

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

(1) Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 65.

Tabella 1.2.5. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Interventi PRESENTI nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 - Costi, disponibilità e fabbisogni al 31 ottobre 2013 per macro opera (1) - *Importi in Meuro*

2001 2013 MACRO OPERA		Costo		Disp.lità		Fabb.no		Costo		Disp.lità		Fabb.no	
		A	B	A	B	A-B	A-B	A	B	A	B	A-B	A-B
				Composizione % verticale				Composizione % orizzontale					
				A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1	Sistema valichi	17.039	2.458	14.581	6,0	1,9	9,4	100,0	14,4	100,0	14,4	85,6	85,6
2	Corridoio plurimodale padano	61.341	29.685	31.656	21,5	22,8	20,4	100,0	48,4	100,0	48,4	51,6	51,6
3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	5.651	814	4.836	2,0	0,6	3,1	100,0	14,4	100,0	14,4	85,6	85,6
4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	68.112	24.886	43.226	23,9	19,1	27,8	100,0	36,5	100,0	36,5	63,5	63,5
5	Corridoio plurimodale adriatico	2.940	2.341	599	1,0	1,8	0,4	100,0	79,6	100,0	79,6	20,4	20,4
6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	13.350	8.870	4.481	4,7	6,8	2,9	100,0	66,4	100,0	66,4	33,6	33,6
7	Mo.S.E.	5.493	4.881	613	1,9	3,8	0,4	100,0	88,8	100,0	88,8	11,2	11,2
8	Ponte sullo stretto di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Corridoio trasversale e dorsale appenninica	56.230	21.248	34.982	19,7	16,3	22,5	100,0	37,8	100,0	37,8	62,2	62,2
10	Sistemi urbani	33.957	22.465	11.492	11,9	17,3	7,4	100,0	66,2	100,0	66,2	33,8	33,8
11	Piastra log.ca euro mediterranea Sardegna	4.301	1.738	2.562	1,5	1,3	1,6	100,0	40,4	100,0	40,4	59,6	59,6
12	Hub portuali	8.879	3.825	5.054	3,1	2,9	3,3	100,0	43,1	100,0	43,1	56,9	56,9
13	Hub interportuali	1.266	788	478	0,4	0,6	0,3	100,0	62,2	100,0	62,2	37,8	37,8
14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	428	35	393	0,1	0,0	0,3	100,0	8,1	100,0	8,1	91,9	91,9
15	Schemi idrici	2.282	1.794	488	0,8	1,4	0,3	100,0	78,6	100,0	78,6	21,4	21,4
16	Piano interventi comparto energetico	1.412	1.412	0	0,5	1,1	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
16	Piano elettrodotti rete nazionale	1.033	1.033	0	0,4	0,8	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
17	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Programma mantenimento edifici istituzionali	321	321	0	0,1	0,2	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
No	Piano Straordinario edilizia scolastica (Fondi Legge obiettivo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	Piano Straordinario edilizia scolastica (Fondo Infrastrutture)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	Piano per L'edilizia Penitenziaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	150° anniversario dell'Unità d'Italia	80	80	0	0,0	0,1	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
No	Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	Piccole e medie opere	399	399	0	0,1	0,3	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
No	Decreto del fare	958	958	0	0,3	0,7	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
TOTALE		285.470	130.030	155.440	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	45,5	54,5

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

Tabella 1.2.6. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Interventi NON PRESENTI nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 - Costi, disponibilità e fabbisogni al 31 ottobre 2013 per macro opera (1) - *Importi in Meuro*

2001	2013	MACRO OPERA	Costo		Disp. lità		Fabb.no		Costo		Disp. lità		Fabb.no	
			A	B	A	B	A-B	A	B	A	B	A-B	A	B
1	1	Sistema valichi	168	0	168	0,2	0,0	0,3	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0
2	2	Corridoio plurimodale padano	15.764	11.258	4.506	17,6	33,8	8,0	100,0	100,0	71,4	71,4	28,6	28,6
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	1.805	1.695	110	2,0	5,1	0,2	100,0	100,0	93,9	93,9	6,1	6,1
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	24.155	1.441	22.714	26,9	4,3	40,2	100,0	100,0	6,0	6,0	94,0	94,0
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	2.831	460	2.371	3,2	1,4	4,2	100,0	100,0	16,2	16,2	83,8	83,8
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	13.250	11.915	1.335	14,8	35,8	2,4	100,0	100,0	89,9	89,9	10,1	10,1
7	7	Mo.S.E.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	16.415	1.323	15.092	18,3	4,0	26,7	100,0	100,0	8,1	8,1	91,9	91,9
10	10	Sistemi urbani	6.814	2.908	3.906	7,6	8,7	6,9	100,0	100,0	42,7	42,7	57,3	57,3
11	11	Piastra log.ca euro mediterranea Sardegna	622	39	582	0,7	0,1	1,0	100,0	100,0	6,3	6,3	93,7	93,7
12	12	Hub portuali	257	96	162	0,3	0,3	0,3	100,0	100,0	37,3	37,3	62,7	62,7
13	13	Hub interportuali	1.028	0	1.028	1,1	0,0	1,8	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0
14	14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	1.095	0	1.095	1,2	0,0	1,9	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0
15	15	Schemi idrici	3.656	307	3.348	4,1	0,9	5,9	100,0	100,0	8,4	8,4	91,6	91,6
16	16	Piano interventi comparto energetico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	20	Piano Straordinario edilizia scolastica (<i>Fondi Legge obiettivo</i>)	489	489	0	0,5	1,5	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
No	21	Piano Straordinario edilizia scolastica (<i>Fondo Infrastrutture</i>)	614	614	0	0,7	1,8	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	503	503	0	0,6	1,5	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	351	245	106	0,4	0,7	0,2	100,0	100,0	69,9	69,9	30,1	30,1
No	24	Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	25	Piccole e medie opere	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	26	Decreto del fare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE			89.817	33.294	56.524	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	37,1	37,1	62,9	62,9

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

1.3. L'impatto sul territorio

La distribuzione dei costi delle infrastrutture strategiche per macroaree geografiche, a distanza di poco più di un anno dall'ultimo monitoraggio, evidenzia ancora una volta una maggiore concentrazione nelle 12 regioni del Centro Nord. Il costo delle infrastrutture localizzate in tale ambito territoriale è di 232 miliardi di euro (erano 225 a settembre 2012) contro i 140 del Mezzogiorno (erano oltre 147 con il Ponte sullo Stretto).

Si tratta di valori che in termini percentuali corrispondono, rispettivamente, al 61,9% (era il 60,1% un anno prima) e al 37,3% (era il 39,3%), con uno 0,8% (era lo 0,5%) di opere non ripartibili, a fronte di una superficie pari, rispettivamente, al 59,2% e al 40,8%, e ad una distribuzione della popolazione residente pari al 65% e al 35% in base ai dati demografici ISTAT aggiornati al 1° gennaio 2012.

Tabella 1.3.1.- L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - La ripartizione territoriale dei costi delle infrastrutture strategiche - Confronto tra monitoraggi

AREA GEOGRAFICA	30 aprile						30 settembre	31 ottobre
	2004	2005	2007	2009	2010 (a)	2011 (a)	2012 (b)	2013 (c)
<i>Valori assoluti (Meuro)</i>								
Centro-Nord	135.291	157.894	187.088	190.910	210.414	220.560	225.359	232.188
Mezzogiorno	92.284	102.986	115.752	122.146	134.100	140.107	147.416	140.072
Non ripartibili	5.810	2.228	2.069	1.175	2.443	2.443	2.036	3.027
TOTALE	233.385	263.108	304.909	314.232	346.957	363.110	374.810	375.287
<i>Composizione %</i>								
Centro-Nord	58,0%	60,0%	61,4%	60,8%	60,6%	60,7%	60,1%	61,9%
Mezzogiorno	39,5%	39,1%	38,0%	38,9%	38,7%	38,6%	39,3%	37,3%
Non ripartibili	2,5%	0,8%	0,7%	0,4%	0,7%	0,7%	0,5%	0,8%
TOTALE	100,0%	100,0%						

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

Per le note (a), (b) e (c) si vedano note Tabella 1.1.1.

Nelle regioni del Centro-Nord l'attenzione è stata posta principalmente sui nuovi collegamenti autostradali da realizzare con i capitali privati, sulle infrastrutture ferroviarie per il completamento e la connessione della rete AV/AC nazionale con quella europea, sulle reti metropolitane di Roma, nonché sulle reti dell'area milanese collegate all'evento Expo Milano 2015. Nelle regioni del Mezzogiorno invece l'attenzione, oltre al completamento delle autostrade Salerno-Reggio Calabria, 106 Jonica e di alcune tratte autostradali siciliane e della rete metropolitana campana, negli ultimi due anni è stata posta sulle opere

ferroviarie e stradali del Piano Nazionale per il Sud. Ne sono la prova i quattro Contratti Istituzionali di Sviluppo sottoscritti tra agosto 2012 e marzo 2013 che coinvolgono infrastrutture del PIS del costo complessivo di oltre 19 miliardi di euro dei quali 7,8 risultano disponibili a valere su risorse interamente pubbliche.

L'82,8% del costo degli interventi localizzati nelle regioni del Centro-Nord è relativo a interventi presenti nella tabella 0 del DEF 2013. Tale percentuale scende al 65,4% nel Mezzogiorno e al 55,4% nel caso dei non ripartibili.

Tabella 1.3.2. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - La ripartizione territoriale dei costi al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Costo			Disponibilità			Fabbisogno		
	v.a.	%	%	v.a.	%	%	v.a.	%	%
	Totale								
Centro-Nord	232.188	61,9%	100,0%	114.799	70,3%	49,4%	117.389	55,4%	50,6%
Mezzogiorno	140.072	37,3%	100,0%	45.580	27,9%	32,5%	94.493	44,6%	67,5%
Non ripartibile	3.027	0,8%	100,0%	2.945	1,8%	97,3%	82	0,0%	2,7%
TOTALE	375.287	100,0%	100,0%	163.324	100,0%	43,5%	211.963	100,0%	56,5%
	Interventi PRESENTI nella tabella 0 dell'11° Allegato al DEF 2013								
Centro-Nord	192.248	67,3%	100,0%	86.550	66,6%	45,0%	105.698	68,0%	55,0%
Mezzogiorno	91.545	32,1%	100,0%	41.885	32,2%	45,8%	49.660	31,9%	54,2%
Non ripartibile	1.677	0,6%	100,0%	1.595	1,2%	95,1%	82	0,1%	4,9%
TOTALE	285.470	100,0%	100,0%	130.030	100,0%	45,5%	155.440	100,0%	54,5%
	Interventi NON PRESENTI nella tabella 0 dell'11° Allegato al DEF 2013								
Centro-Nord	39.940	44,5%	100,0%	28.249	84,8%	70,7%	11.691	20,7%	29,3%
Mezzogiorno	48.528	54,0%	100,0%	3.695	11,1%	7,6%	44.833	79,3%	92,4%
Non ripartibile	1.350	1,5%	100,0%	1.350	4,1%	100,0%	-	-	-
TOTALE	89.817	100,0%	100,0%	33.294	100,0%	37,1%	56.524	100,0%	62,9%

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

Il 64% dei circa 40 miliardi di costo degli interventi del Centro-Nord non presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, Nota di aggiornamento di settembre, è relativo a opere ferroviarie (25,5 miliardi) ed in particolare al costo delle tratte ferroviarie ad alta velocità Torino-Milano-Bologna-Firenze (19,4 miliardi di euro). Il restante 36% (circa 14,5 miliardi) è riconducibile prevalentemente a opere stradali (11,2 miliardi) e ferrovie metropolitane (1,7 miliardi).

Nel Mezzogiorno il costo degli interventi non presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture è pari a 48,5 miliardi e la maggiore voce di costo riguarda ancora le opere ferroviarie. Si tratta di 22,8 miliardi dei quali 18,7 relativi alla linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria, tratta Sapri-Reggio Calabria. Le opere stradali costano invece circa 17 miliardi

dei quali oltre 12 sono relativi al completamento della SS 106 Jonica. I restanti 8,6 miliardi riguardano principalmente interventi sulle reti idrica (3,7 miliardi) e ferroviaria metropolitana (3,3 miliardi) e di ricostruzione degli edifici pubblici danneggiati dal terremoto del 6 aprile 2009 in Abruzzo (oltre 400 milioni).

Tra i non ripartibili, infine, sono compresi il piano carceri, del costo di 503 milioni, e i piani di edilizia scolastica del costo complessivo di 847 milioni.

1.4. Le tipologie di opere

Per quanto riguarda la tipologia delle opere il Programma contempla prevalentemente strade, ferrovie e metropolitane.

Alle infrastrutture per il trasporto, (strade, ferrovie, metropolitane, porti, aeroporti, interporti e il Ponte sullo Stretto), è riconducibile il 95% dei costi e il 57% delle opere; il restante 5% dei costi riguarda altre infrastrutture inserite nel Programma.

Rispetto al costo dell'intero Programma le opere stradali rappresentano il 48% del totale (era il 46% un anno prima), pari a circa 178,5 miliardi (150 miliardi riguardano opere stradali presenti nella tabella 0 del DEF 2013, dove rappresentano il 53%).

Le opere ferroviarie rappresentano il 39% (la stessa percentuale di un anno prima), pari a 146 miliardi dei quali 98 relativi a opere ferroviarie presenti nella tabella 0 del DEF 2013 e 48 miliardi a quelle non presenti (rientra in questo gruppo la già citata linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria, tratta Sapri-Reggio Calabria, del costo presunto di 18,7 miliardi, inserita tra le opere programmatiche del CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2010-2011).

Le metropolitane rappresentano poco più del 6% (era il 7%), pari a 24,2 miliardi, mentre le opere idriche appena l'1,6% (5,9 miliardi). Un altro 1,5% spetta al Mo.S.E. (5,5 miliardi) e l'1,4% ai porti (5,1 miliardi). Il restante 2,7% (meno di 10 miliardi) spetta all'edilizia, al comparto energetico e ad altre tipologie di opere (principalmente interventi facenti parte dei programmi "seimila campanili" e piccole e medie opere per il Mezzogiorno nonché per il risanamento della laguna di Venezia e del sottosuolo dell'area urbana di Napoli)

Tabella 1.4.1. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - La ripartizione tipologica dei costi, delle disponibilità e dei fabbisogni al 31 ottobre 2013 - *Imparti in Meuro*

	Totale		Interventi PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato al DEF 2013		Interventi NON PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato al DEF 2013				
	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
Rete stradale	178.513	85.259	93.254	150.163	79.045	71.118	28.350	6.214	22.136
Rete ferroviaria	146.083	45.096	100.987	97.788	21.681	76.107	48.296	23.416	24.880
Ferrovie metropolitane	24.204	15.541	8.663	19.180	14.755	4.425	5.024	786	4.238
Opera aeroportuale	151	76	75	98	33	65	52	43	10
Opera portuale	5.110	2.895	2.215	4.748	2.848	1.900	362	48	315
Interporti	2.260	805	1.455	1.435	805	630	825	0	825
Ponte Stretto Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rete idrica	5.938	2.101	3.837	2.282	1.794	488	3.656	307	3.348
Comparto energetico	2.445	2.445	0	2.445	2.445	0	-	-	-
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	1.103	1.103	0	-	-	-	1.103	1.103	0
Edilizia penitenziaria	503	503	0	-	-	-	503	503	0
Altra edilizia pubblica	2.071	1.702	370	1.149	1.056	93	922	645	277
Altre opere	1.413	916	496	689	688	1	724	229	495
Mo.S.E.	5.493	4.881	613	5.493	4.881	613	-	-	-
TOTALE	375.287	163.324	211.963	285.470	130.030	155.440	89.817	33.294	56.524

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

Nell'ultimo aggiornamento, emerge una particolare attenzione nei confronti dei nodi e quindi agli investimenti volti a interconnettere reti, porti, aeroporti, interporti e grandi sistemi urbani. Vanno in questa direzione i nuovi inserimenti dell'11° allegato al DEF 2013 che rispondono alle finalità, in tema di infrastrutture, previste dal decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, ovvero il completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione, il potenziamento dei corridoi europei sia ferroviari che stradali e il miglioramento della mobilità locale con il coinvolgimento degli enti territoriali, nonché l'attuazione di programmi di investimento per la manutenzione delle reti stradale e ferroviaria e per la riqualificazione urbana delle città.

1.5. Lo stato di attuazione

L'analisi di insieme che segue si basa sullo stato di attuazione dei singoli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche come ricostruito nell'8° Rapporto di monitoraggio 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.

Grazie al sistema informativo e alla collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, attraverso la quale per le opere esaminate dal CIPE sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. aggiornate al 31 ottobre 2013 e al buon livello di dettaglio informativo della restante parte del Programma, l'analisi dello stato di attuazione prende in considerazione 1.359 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, relativi alle 403 infrastrutture del costo complessivo di 375.287 milioni.

Per l'88% dei lotti che formano il programma delle infrastrutture strategiche come ricostruito nell'8° monitoraggio (1.190 lotti su 1.359 totali), che rappresentano il 98% del costo (367 miliardi su 375 totali), è stato

individuato uno specifico livello di attuazione compreso tra la prima fase progettuale dello studio di fattibilità e l'ultimazione dei lavori. Il restante 12% (169 lotti) riguarda 18 contratti rescissi, 6 lotti "misti", ovvero infrastrutture formate da un numero elevato di lotti per i quali non sono noti i dettagli per singolo (fanno parte di questo gruppo il programma seimila campanili e il lotto dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria "Ulteriori interventi", per gli interventi presenti nella tabella 0 del DEF 2013; i piani di edilizia scolastica, per gli interventi non presenti), e 145 lotti per i quali, al 31 ottobre 2013, non è stato individuato il livello di attuazione raggiunto (erano 161 a settembre 2012).

Tabella 1.5.1. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Lotti per livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Totale		Interventi PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato al DEF 2013		Interventi NON PRESENTI nella Tabella 0 dell'11°Allegato al DEF 2013	
	N° lotti	Costo	N° lotti	Costo	N° lotti	Costo
Progettazione	594	221.775	462	168.606	132	53.170
In gara (a)	28	22.880	26	22.874	2	7
Affidati (b)	59	26.811	52	25.670	7	1.140
In corso	143	48.377	112	45.483	31	2.894
Ultimati (c)	366	47.175	277	21.734	89	25.441
Totale A	1.190	367.018	929	284.367	261	82.651
Misto (d)	6	1.691	2	618	4	1.073
Contratto rescisso (e)	18	547	17	485	1	62
Non disponibile (f)	145	6.031	0	0	145	6.031
Totale B	169	8.269	19	1.103	150	7.166
TOTALE generale A+B	1.359	375.287	948	285.470	411	89.817

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

(a) Compresa 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) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

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

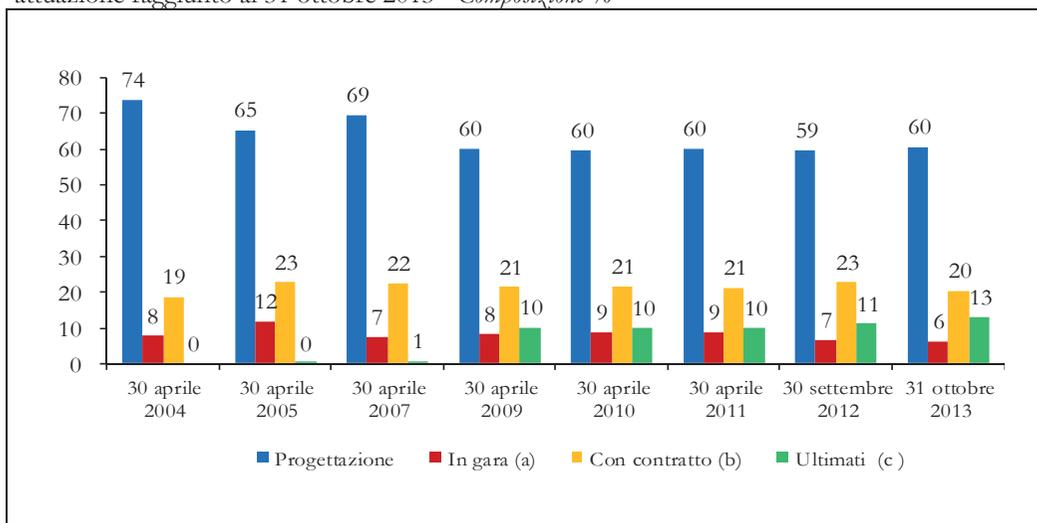
(e) Opere per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto.

(f) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

Un primo risultato che emerge dall'analisi sul livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013, effettuata, per rendere possibile il raffronto con i Rapporti precedenti, sui soli lotti in progettazione, in gara, con contratto ovvero lavori aggiudicati o in corso di esecuzione, e quelli ultimati al 31 dicembre 2013 (si tratta di 1.190 lotti che riguardano il 98% del costo complessivo) è una maggiore incidenza delle opere ultimate e di quelle in

fase di progettazione a fronte di un ridimensionamento delle quote dei lavori in gara, affidati o in corso di esecuzione.

Grafico 1.5.1. - L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Costi per livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

(a) Compresa le preselezioni.

(b) Compresi i lavori aggiudicati e quelli in corso.

(c) Compresi i lavori ultimati e quelli per i quali la conclusione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

Il valore delle opere ultimate al 2013, pari a oltre 47 miliardi di euro, rappresenta il 13% del valore totale del Programma al 31 ottobre 2013 contro l'11% di un anno prima (6,3 miliardi di euro in più, pari ad un incremento del 15%). Tale incremento è dovuto principalmente all'ultimazione di alcuni lotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (il valore dei lotti ultimati passa da 2,2 miliardi di settembre 2012 a oltre 4 miliardi a ottobre 2013), il Megalotto 2, tratto da Squillace a Simeri Crichi della SS 106 Jonica (720 milioni), la linea M5, tratta Garibaldi-Bignami, della metropolitana di Milano (587 milioni), la tratta della metropolitana di Napoli, linea 1, tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale (quasi 1,5 miliardi).

Il 46% (21,7 miliardi) del valore complessivo dei lavori ultimati al 2013 è relativo a infrastrutture presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 e il restante 54% (25,4 miliardi) a opere non presenti in tale perimetro. Tra le principali infrastrutture del primo gruppo si evidenziano: tra le opere stradali, il Passante esterno di Mestre e opere complementari (l'opera è entrata in esercizio nel 2009 ma risultano ancora in corso opere di

completamento dell'asse autostradale e di viabilità complementare per le quali è prevista l'ultimazione nel 2014), il GRA di Roma, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria (40 lotti dell'ammontare complessivo di oltre 4 miliardi), il Megalotto 2, tratto da Squillace a Simeri Crichi, della SS 106 Jonica, l'autostrada Messina-Palermo, il Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa e il primo tratto della S.S. 640 di Porto Empedocle; le linee metropolitane milanesi M1, Molino Dorino-nuovo polo fieristico di Pero-Rho, e M5, tratta Garibaldi-Bignami, la metropolitana leggera automatica di Brescia, tratta Prealpino-S. Eufemia, la 1a fase funzionale, Monte Compatri/Pantano-Parco Centocelle (tratta T6A: Alessandrino-Bivio Torrenova - T7 Torrenova-Pantano e deposito graniti), della linea C della metropolitana di Roma, la linea 1, tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale della metropolitana di Napoli; le tratte ferroviarie Bologna-Verona e Patti-Messina, il nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (opera entrata in esercizio nel 2011 ma, alla fine del 2012, il CIPE ha approvato ulteriori lavori di potenziamento).

Tabella 1.5.2. – L'EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA 2002-2013 - Costi (1) per livello di attuazione - Confronto tra monitoraggi

	30 settembre 2012	<i>Composizione %</i>	31 Ottobre 2013	<i>Composizione %</i>	Variazioni assolute	Variazioni %
Progettazione	218.157	60,0	221.775	60,4	3.618	1,7
In gara (a)	24.391	8,9	22.880	6,2	-1.511	-6,2
Con contratto (b)	83.573	21,2	75.187	20,5	-8.386	-10,0
Ultimati (c)	40.882	9,9	47.175	12,9	6.293	15,4
TOTALE	367.003	100,0	367.018	100,0	15	0,0

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

(1) Al netto dei costi dei lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione e dei contratti rescissi.

(a) Compresa le preselezioni.

(b) Compresi i lavori aggiudicati e quelli in corso.

(c) Compresi i lavori ultimati e quelli per i quali la conclusione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

Tra le principali infrastrutture del secondo gruppo invece si evidenziano le tratte AV/AC Torino-Milano-Bologna-Firenze, del costo complessivo di 19,4 miliardi pari al 76% del costo complessivo delle opere ultimate riconducibili a questo gruppo.

Al 31 ottobre 2013 il costo delle opere in fase di progettazione, pari a circa 222 miliardi di euro, rappresenta oltre il 60% del costo totale del Programma, al netto dei contratti rescissi, di quelli misti nonché di quelli per

i quali non è stato individuato il livello di attuazione raggiunto. Un anno prima costavano circa 218 miliardi e rappresentavano il 59% del Programma.

In poco più di un anno il costo delle opere in fase di progettazione è aumentato dell'1,7% (circa 3,6 miliardi) e sono stati determinanti i nuovi interventi inseriti su indicazione dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 (Nota di aggiornamento di settembre) del costo di 4,1 miliardi.

Il valore delle infrastrutture con contratto, ovvero i lavori affidati e cantierati, pari a 75,2 miliardi, poco più del 20% del valore totale del Programma, invece si è ridotto del 10% (8,4 miliardi in meno rispetto al valore del 2012). Si riduce anche il valore delle opere in gara, da 24,4 miliardi di euro a 22,9 (1,5 miliardi di euro in meno del 2012).

Tabella 1.5.3. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - La ripartizione dei costi per livello di attuazione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Costo			Disponibilità			Fabbisogno		
	v.a.	%	%	v.a.	%	%	v.a.	%	%
	Totale								
Progettazione	221.775	59,1%	100,0%	31.580	19,3%	14,2%	190.196	89,7%	85,8%
In gara (a)	22.880	6,1%	100,0%	21.534	13,2%	94,1%	1.346	0,6%	5,9%
Affidati (b)	26.811	7,1%	100,0%	12.597	7,7%	47,0%	14.214	6,7%	53,0%
Lavori in corso	48.377	12,9%	100,0%	47.765	29,2%	98,7%	611	0,3%	1,3%
Ultimati (c)	47.175	12,6%	100,0%	48.144	29,5%	102,1%	-969	-0,5%	-2,1%
Misto (d)	1.691	0,5%	100,0%	1.191	0,7%	70,4%	500	0,2%	29,6%
Contratto rescisso (e)	547	0,1%	100,0%	333	0,2%	60,8%	215	0,1%	39,2%
ND (f)	6.031	1,6%	100,0%	180	0,1%	3,0%	5.851	2,8%	97,0%
TOTALE	375.287	100,0%	100,0%	163.324	100,0%	43,5%	211.963	100,0%	56,5%
	Interventi PRESENTI nella Tabella 0 dell'11° Allegato al DEF 2013								
Progettazione	168.606	59,1%	100,0%	29.022	22,3%	17,2%	139.584	89,8%	82,8%
In gara (a)	22.874	8,0%	100,0%	21.528	16,6%	94,1%	1.346	0,9%	5,9%
Affidati (b)	25.670	9,0%	100,0%	11.456	8,8%	44,6%	14.215	9,1%	55,4%
Lavori in corso	45.483	15,9%	100,0%	44.934	34,6%	98,8%	549	0,4%	1,2%
Ultimati (c)	21.734	7,6%	100,0%	22.703	17,5%	104,5%	-969	-0,6%	-4,5%
Misto (d)	618	0,2%	100,0%	118	0,1%	19,1%	500	0,3%	80,9%
Contratto rescisso (e)	485	0,2%	100,0%	271	0,2%	55,8%	215	0,1%	44,2%
ND (f)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	285.470	100,0%	100,0%	130.030	100,0%	45,5%	155.440	100,0%	54,5%
	Interventi NON PRESENTI nella Tabella 0 dell'11° Allegato al DEF 2013								
Progettazione	53.170	59,2%	100,0%	2.558	7,7%	4,8%	50.612	89,5%	95,2%
In gara (a)	7	0,0%	100,0%	7	0,0%	100,0%	0	0,0%	0,0%
Affidati (b)	1.140	1,3%	100,0%	1.141	3,4%	100,1%	-1	0,0%	-0,1%
Lavori in corso	2.894	3,2%	100,0%	2.832	8,5%	97,9%	62	0,1%	2,1%
Ultimati (c)	25.441	28,3%	100,0%	25.441	76,4%	100,0%	0	0,0%	0,0%
Misto (d)	1.073	1,2%	100,0%	1.073	3,2%	100,0%	0	0,0%	0,0%
Contratto rescisso (e)	62	0,1%	100,0%	62	0,2%	100,0%	0	0,0%	0,0%
ND (f)	6.031	6,7%	100,0%	180	0,5%	3,0%	5.851	10,4%	97,0%
TOTALE	89.817	100,0%	100,0%	33.294	100,0%	37,1%	56.524	100,0%	62,9%

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

(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) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

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

(e) Opere per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto.

(f) Lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

1.5.1. Lo stato di attuazione per macro opere

Il Programma approvato dal CIPE con delibera 121/2001 come ricostruito nel settimo monitoraggio è strutturato in 26 macro opere compresa la nuova macro opera denominata “Decreto del fare” entrata a far parte del PIS con l’ 11° Allegato.

Con riferimento alle macro opere, particolare rilevanza assumono i corridoi plurimodali padano, tirrenico nord Europa, trasversale e dorsale appenninica e corridoio dorsale centrale. Queste quattro macro opere rappresentano, nel loro insieme, il 72% (269 miliardi circa, con un incremento di circa 6,8 miliardi rispetto a settembre 2012) del costo complessivo del Programma (375 miliardi) e oltre un quarto (104 infrastrutture) delle 403 infrastrutture totali censite⁹.

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

- il costo dei sistemi urbani è pari a 40,8 miliardi, ossia a circa l’11% del Programma (la stessa percentuale di settembre 2012);
- il costo dei valichi è pari a 17,2 miliardi, ossia al 4,6% del Programma (il 4,4,% un anno prima), un ammontare incrementato rispetto a quanto rilevato a settembre 2012 (16,4 miliardi) a seguito principalmente dell’aggiornamento progettuale del costo della galleria di base del Brennero (da 4.140 milioni a 4.865 milioni);
- negli schemi idrici sono incluse 64 opere per circa 5,9 miliardi (un anno prima erano 63 e costavano circa 5,8 miliardi).

Le restanti 17 macro opere, al netto dei provvedimenti interrotti, del piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni e del Parco della Salute di Torino, hanno un costo di 42,8 miliardi suddiviso tra 185 infrastrutture. Un anno prima le macro opere erano 16 (nel 2013 si è aggiunta la macro opera “Decreto del fare”) e comprendevano 173 infrastrutture del costo di circa 49 miliardi.

Rispetto allo stato di attuazione per macro opera risulta confermato uno stato più avanzato tra le opere medio piccole incluse in programmi edilizi (sedi istituzionali, edilizia penitenziaria, 150° anniversario Unità

⁹ Al netto dei procedimenti interrotti.

d'Italia) e tra le opere del corridoio plurimodale dorsale centrale. Le macro opere con un avanzamento limitato per oltre l'85% alla fase di progettazione sono il sistema valichi (94%, era il 95% a settembre 2012) e il corridoio plurimodale tirreno-brennero (87%, la stessa percentuale di settembre 2012).

La percentuale del costo delle opere ancora in fase di progettazione diminuisce ma resta comunque superiore al 70% nei corridoi tirrenico nord Europa (71%), trasversale e dorsale appenninica (73%), Piastra logistica della Sardegna (71%), hub portuali (80%) e hub interportuali (72%). Inoltre, rappresenta poco più della metà del costo nel corridoio plurimodale adriatico (54%) e nei sistemi urbani (51%) e il 100% del costo nella nuova macro opera "Decreto del fare".

Se si considerano i due distinti universi degli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), si osserva una maggiore incidenza delle opere ultimate nel secondo universo (28,3% contro 7,6%) dovuta principalmente alla presenza nei corridoi padano e plurimodale dorsale centrale delle tratte ferroviarie ad alta velocità oggi in esercizio Torino-Milano e Milano-Bologna-Firenze.

Tabella 1.5.4. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO - Costo delle opere per macro opera e livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

MACRO OPERA		Progettazione In gara (a) Affidati (b)			In corso	Ultimati (c)	Altro (d)	Totale
2001	2013							
1		16.135	142	-	930	-	-	17.207
2		33.731	6.162	10.557	13.696	12.794	164	77.105
3		6.497	-	959	-	-	-	7.456
4		65.113	3.218	7.077	7.278	8.266	1.315	92.267
5		3.140	-	288	643	1.312	388	5.771
6		7.066	-	1.232	5.317	12.985	-	26.600
7		-	-	-	5.493	-	-	5.493
8		-	-	-	-	-	-	-
9		52.989	12.177	2.180	3.082	1.820	397	72.645
10		20.632	377	3.230	8.331	7.126	1.075	40.771
11		3.504	268	492	164	189	306	4.922
12		7.275	317	480	796	106	162	9.136
13		1.641	51	109	40	250	204	2.295
14		336	-	-	-	-	1.187	1.522
15		2.711	169	139	423	607	1.889	5.938
16		-	-	55	1.357	-	-	1.412
16		30	-	-	-	1.003	-	1.033
17		-	-	-	-	-	-	-
17		-	-	-	-	-	-	-
18		-	-	-	-	-	-	-
19		16	-	-	64	235	5	321
20		-	-	-	-	-	489	489
20		-	-	-	-	30	584	614
21		-	-	-	-	409	62	503
22		-	-	14	18	43	44	431
22		-	-	-	344	-	-	-
23		-	-	-	-	-	-	-
24		-	-	-	399	-	-	399
25		-	-	-	-	-	-	-
25		958	-	-	-	-	-	958
No		221.775	22.880	26.811	48.377	47.175	8.269	375.287

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

NB: per le note (a) (b) e (c) vedi note Tabella 1.5.3.

(d): Compresse le opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente, quelle per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto e i lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

Tabella 1.5.5. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO – Interventi presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 del DEF 2013 - Costo delle opere per macro opera e livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

MACRO OPERA		Progettazione In gara (a) Affidati (b)			In corso		Ultimati (c)		Totale	
2001	2013									
1	Sistema valichi	15.967	142	0	930	0	0	0	17.039	
2	Corridoio plurimodale padano	29.355	6.162	10.090	13.216	2.517	0	0	61.341	
3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	5.137	0	514	0	0	0	0	5.651	
4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	43.059	3.218	6.965	6.416	7.840	615	0	68.112	
5	Corridoio plurimodale adriatico	1.075	0	288	560	1.017	0	0	2.940	
6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	5.731	0	1.232	5.317	1.070	0	0	13.350	
7	Mo.S.E.	0	0	0	5.493	0	0	0	5.493	
8	Ponte sullo stretto di Messina	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	37.790	12.170	2.180	2.669	1.216	204	0	56.230	
10	Sistemi urbani	17.008	377	3.127	7.558	5.786	100	0	33.957	
11	Piastrea logistica euro mediterranea Sardegna	3.101	268	492	164	189	87	0	4.301	
12	Hub portuali	7.237	317	480	796	49	0	0	8.879	
13	Hub interportuali	816	51	109	40	250	0	0	1.266	
14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	336	0	0	0	0	92	0	428	
15	Schemi idrici	990	169	139	423	561	0	0	2.282	
16	Piano interventi comparto energetico	0	0	55	1.357	0	0	0	1.412	
16	Piano elettrodotti rete nazionale	30	0	0	0	1.003	0	0	1.033	
17	Piano interventi comparto telecomunicazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	
No	Programma mantenimento edifici istituzionali	16	0	0	64	235	5	0	321	
No	Piano Straordinario edilizia scolastica (<i>Fondi Legge obiettivo</i>)	0	0	0	0	0	0	0	0	
No	Piano Straordinario edilizia scolastica (<i>Fondo Infrastrutture</i>)	0	0	0	0	0	0	0	0	
No	Piano per l'edilizia Penitenziaria	0	0	0	0	0	0	0	0	
No	150° anniversario dell'Unità d'Italia	0	0	0	80	0	0	0	80	
No	Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette	0	0	0	0	0	0	0	0	
No	Piccole e medie opere	0	0	0	399	0	0	0	399	
No	Decreto del fare	958	0	0	0	0	0	0	958	
TOTALE		168.606	22.874	25.670	45.483	21.734	1.103	0	285.470	

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

NB: per le note (a) (b) e (c) vedi note Tabella 1.5.3.

(d): Compresse le opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente, quelle per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto e i lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

Tabella 1.5.6. – IL PROGRAMMA SECONDO L'8° MONITORAGGIO – Interventi non presenti nel PIS come identificato dalla tabella 0 del DEF 2013
 - Costo delle opere per macro opera e livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013 - *Imparti in Meuro*

MACRO OPERA	Progettazione In gara (a) Affidati (b) In corso						Ultimati (c)	Altro (d)	Totale
2001	2013								
1	1	Sistema valichi	168	0	0	0	0	168	0
2	2	Corridoio plurimodale padano	4.376	0	466	481	10.277	164	15.764
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	1.360	0	445	0	0	0	1.805
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	22.055	0	112	862	426	700	24.155
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	2.066	0	0	83	295	388	2.831
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	1.335	0	0	0	11.915	0	13.250
7	7	Mo.S.E.	0	0	0	0	0	0	0
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	0	0	0	0	0	0	0
9	9	Corridoi trasversale e dorsale appenninica	15.199	7	0	413	603	193	16.415
10	10	Sistemi urbani	3.624	0	103	773	1.340	975	6.814
11	11	Piastra logistica euro mediterranea Sardegna	403	0	0	0	0	219	622
12	12	Hub portuali	38	0	0	0	58	162	257
13	13	Hub interportuali	824	0	0	0	0	204	1.028
14	14	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	0	0	0	0	0	1.095	1.095
15	15	Schemi idrici	1.721	0	0	0	46	1.889	3.656
16	16	Piano interventi comparto energetico	0	0	0	0	0	0	0
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	0	0	0	0	0	0	0
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	0	0	0	0	0	0	0
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	0	0	0	0	0	0	0
No	20	Piano Straordinario edilizia scolastica (<i>Fondi Legge obiettivo</i>)	0	0	0	0	0	489	489
No	21	Piano Straordinario edilizia scolastica (<i>Fondo Infrastrutture</i>)	0	0	0	0	30	584	614
No	22	Piano per l'edilizia Penitenziaria	0	0	14	18	409	62	503
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia	0	0	0	265	43	44	351
No	24	Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette	0	0	0	0	0	0	0
No	25	Piccole e medie opere	0	0	0	0	0	0	0
No	26	Decreto del fare	0	0	0	0	0	0	0
		TOTALE	53.170	7	1.140	2.894	25.441	7.166	89.817

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

NB: per le note (a) (b) e (c) vedi note Tabella 1.5.3.

(d): Comprese le opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente, quelle per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto e i lotti per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di attuazione.

Completa il quadro lo stato di avanzamento al 31 ottobre 2013 per singola macro opera.

1. Sistema valichi

La macro opera denominata Sistema valichi comprende i trafori ferroviario e stradale di sicurezza del Frejus, quelli ferroviari del Sempione e Brennero. Nel complesso si tratta di infrastrutture destinate a migliorare gli scambi commerciali nonché a facilitare i trasporti in genere con l'Europa.

Nel Sistema valichi, con un valore complessivo aggiornato al 31 ottobre 2013 di 17,2 miliardi di euro (il 4,6% dell'intero Programma, era il 4,4% nel 2012) e una disponibilità di circa 2,5 miliardi (14,3% del costo), figurano le opere per le quali l'arco temporale di realizzazione risulta essere tra i più lunghi (oltre il 2020), data la complessità delle tipologie di infrastrutture da realizzare.

Gran parte del costo complessivo riguarda opere in fase di progettazione: 16.135 milioni su 17.207 totali. Le altre opere si collocano in fase di gara (142 milioni relativi al Terminal ferroviario di Isola della Scala) o tra le opere in corso (930 milioni relativi alla Galleria di sicurezza del traforo autostradale del Frejus, al lotto "Cunicolo esplorativo de La Maddalena" del Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione e ai lotti "Studi e opere geognostiche" e "1° lotto costruttivo - Opere civili connesse agli imbocchi" del valico ferroviario del Brennero).

Se si considerano gli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, la quasi totalità degli interventi è presente nella tabella 0. Unico escluso l'intervento denominato "Opere di messa in sicurezza" del traforo stradale del Frejus (opera del costo di 167,95 milioni presente nel 10° Allegato infrastrutture approvato dal CIPE con delibera 136/2012).

2. Corridoio plurimodale padano

La macro opera denominata Corridoio plurimodale padano è la seconda per volume di investimenti complessivo: si valuta infatti che ad oggi siano necessari circa 77,1 miliardi, cioè circa un quinto dell'intero Programma, a fronte di disponibilità di 41 miliardi pari al 53% del costo.

Al suo interno vi rientrano alcune infrastrutture degli archi dei corridoi essenziali di interesse nazionale ed europeo ed in particolare dei corridoi essenziali Mediterraneo e adriatico-baltico.

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

In questo corridoio rientrano rilevanti operazioni di PPP: i nuovi collegamenti autostradali Asti-Cuneo, Brescia-Bergamo-Milano, Tangenziale est esterna di Milano e Pedemontana Veneta, i grandi cantieri autostradali oggi in corso con ultimazione prevista entro il 2020; l'autostrada Valdastico-Nord, l'autostrada medio padana veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico (AMPV), il nuovo sistema delle tangenziali venete nel tratto Verona, Vicenza, Padova, il grande raccordo anulare di Padova, il prolungamento della A27 Belluno-Cadore, il Collegamento tra l'A4 Venezia-Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo-Jesolo e Alvisopoli-Bibione e la Pedemontana piemontese, quasi tutte infrastrutture da realizzare con lo strumento della finanza di progetto oggi in fase di affidamento e per la maggioranza delle quali si prevede l'ultimazione dopo il 2020.

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera i lavori in progettazione rappresentano il 44% (33.731 milioni su un costo totale di 77.105 milioni) e i lavori ultimati circa il 16% (12.794 milioni).

Il 18% è relativo a lavori in corso, un livello di avanzamento raggiunto, tra gli altri, dalla linea ferroviaria ad alta velocità Treviglio-Brescia, dal nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio, da alcuni lotti di potenziamento dell'autostrada A4 (tratte Torino-Milano, Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana), dalla Pedemontana Lombarda, dal collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia, dalla Tangenziale est esterna di Milano e dalla Pedemontana Veneta.

Un altro 14% è relativo a lavori affidati (vi rientrano le tratte ferroviarie ad alta velocità Brescia-Verona e Verona-Padova, alcuni lotti di potenziamento delle autostrade Asti-Cuneo, A4 tratta Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana, la Pedemontana piemontese) e l'8% a lavori in gara (quasi tutti relativi a tratte autostradali da realizzare in Veneto con lo strumento della finanza di progetto).

Se si considerano gli interventi “presenti” o “non presenti” nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano l'80% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera, con una incidenza dei lavori ultimati che scende al 4% a fronte di percentuali superiori a quelle medie per tutti i restanti livelli di attuazione.

3. Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero

Nella macro opera denominata corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, del costo presunto di 7,5 miliardi (il 2% del totale) di cui 2,5 miliardi disponibili (il 34%), rientrano alcune infrastrutture degli archi dei corridoi essenziali di interesse nazionale ed europeo ed in particolare del corridoio essenziale Helsinki-la Valletta.

Tra le principali infrastrutture coinvolte figurano: il completamento della linea ferroviaria Pontremolese (2,3 miliardi); il raccordo autostradale A15 Parma-La Spezia, località Fontevivo, e

l'autostrada A22 Brennero-Modena, località Nogarole Rocca (2,7 miliardi); la terza corsia autostradale tra l'A12 parte ligure Carrara-S. Stefano Magra e le opere connesse (circa 1,5 miliardi); Tangenziale Nord alla città di Verona compreso il Tunnel delle Torricelle (445 milioni).

Per quanto riguarda l'avanzamento, in questa macro opera l'87% del costo è relativo a opere in fase di progettazione con ultimazione prevista dopo il 2020 e il restante 13% a lavori affidati (il 1° lotto del raccordo autostradale A15 - A22 e il Tunnel delle Torricelle).

Rispetto ai due distinti universi degli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 76% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera.

4. Corridoio plurimodale tirrenico Nord Europa

Il corridoio plurimodale tirrenico Nord Europa è il corridoio con il maggiore costo presunto, che viene aggiornato in 92.267 milioni di euro (circa un quarto del costo totale in programma) a fronte di disponibilità pari al 28,5%, e vi rientrano alcune infrastrutture degli archi dei corridoi essenziali di interesse nazionale ed europeo ed in particolare dei corridoi essenziali Helsinki-la Valletta e Genova-Rotterdam.

Al suo interno figurano importanti opere ferroviarie e stradali con ultimazione, nella maggioranza dei casi, attesa dopo il 2020. In particolare tra le principali infrastrutture ferroviarie si citano: l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania che da solo vale circa 38 miliardi dei quali 18,7 destinati alla realizzazione della Nuova linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria, tratta Sapri-Reggio Calabria, infrastruttura inserita tra le opere programmatiche del Contratto di programma RFI 2007-2011, aggiornamento 2010-2011 (l'opera attualmente dispone del solo studio di fattibilità); l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano-Sempione che vale oltre 9,1 miliardi dei quali 6,3 per la costruzione del valico dei Giovi, strategico per il collegamento AV Genova-Milano; il

potenziamento del sistema Gottardo del valore di 1,5 miliardi di cui 1,4 per il quadruplicamento della linea Chiasso-Monza, tratto bivio Rosales-Seregno. Sul fronte stradale, rientrano in questo corridoio importanti infrastrutture viarie quali: il nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa, collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra (progetto unitario tratte autostradali Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa), del costo presunto di circa 6 miliardi; l'Asse autostradale Cecina-Civitavecchia del costo presunto di circa 2 miliardi; il sistema intermodale integrato Roma-Latina e Cisterna-Valmontone (2,7 miliardi); l'adeguamento della SS 4 Salaria nel tratto Roma-Rieti (2,3 miliardi); gli assi Salerno-Reggio Calabria (10,5 miliardi), Napoli-Pompei-Salerno e Raccordo Salerno-Avellino (1,3 miliardi), Messina-Palermo (oltre 1 miliardo) e Messina-Siracusa-Gela (2,3 miliardi); l'itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle (1,5 miliardi); l'asse Palermo-Agrigento (1,7 miliardi); l'asse Gela-Agrigento-Trapani (2 miliardi); altri interventi destinati al potenziamento del sistema autostradale siciliano.

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera i lavori in progettazione rappresentano il 71% (65.113 milioni su un costo totale di 92.267 milioni) e i lavori ultimati il 9% (era il 6% un anno prima).

Rispetto agli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 74% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera, con una incidenza dei lavori ultimati che sale all'11,5% e di quelli in progettazione che scende al 63%.

5. Corridoio plurimodale adriatico

Nel Corridoio plurimodale adriatico, che collega le regioni adriatico-ioniche, è oggi localizzato l'1,5% del nuovo valore dell'intero Programma, pari a circa 5,8 miliardi di euro dei quali il 48,5% con risorse disponibili.

Ne fanno parte il potenziamento dell'asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto (2,3 miliardi) e alcune infrastrutture di media dimensione finalizzate al potenziamento delle reti stradali di Marche, Abruzzo e Puglia.

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera i lavori in progettazione rappresentano il 54% (3.140 milioni su un costo totale di 5.771 milioni) e i lavori ultimati quasi il 23% (1.312 milioni).

Rispetto agli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 51% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera, con una incidenza dei lavori ultimati del 35% e di quelli in progettazione del 37%. Tra gli interventi "non presenti" sono compresi, tra gli altri, lavori ferroviari per circa 400 milioni (potenziamento tecnologico Bologna-Bari e ammodernamento e potenziamento linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna) e stradali per un ammontare di oltre 2,2 miliardi (lavori lungo la SS 16 Adriatica in Emilia-Romagna, Marche e Abruzzo e raccordo autostradale A24 Teramo-A14 Pedaso).

6. Corridoio plurimodale dorsale centrale

Il corridoio plurimodale dorsale centrale - che collega la costa tirrenica con il Nord Europa - vale oggi circa 26,6 miliardi, cioè il 7% del Programma. Al suo interno figurano: due tratte della linea ferroviaria ad Alta Velocità, Firenze-Bologna e Bologna-Milano e il nodo ferroviario di Firenze per un valore complessivo di oltre 13 miliardi (il 49% del totale della macro opera e il 3,5% del totale nazionale); l'asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero che riguarda il raddoppio e il potenziamento tecnologico della tratta Bologna-Verona (1,2 miliardi); la variante di Valico, tratto in variante dell'autostrada A1 Milano-Napoli tra Bologna e Firenze, del valore di 3,8 miliardi; diversi interventi lungo la rete autostradale dell'Emilia Romagna; la nuova autostrada Modena-Lucca.

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera i lavori ultimati rappresentano quasi la metà del costo complessivo (12.985 milioni su 26.600 milioni totali) mentre quelli in progettazione rappresentano il 27% (7.066 milioni).

Rispetto ai due distinti universi degli interventi “presenti” o “non presenti” nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano la metà del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera, con una incidenza dei lavori ultimati dell'8% e di quelli in progettazione del 43%. Tra gli interventi “non presenti” sono compresi, tra gli altri, lavori ferroviari per oltre 12 miliardi (tratte AV/AC Milano-Bologna-Firenze, potenziamento tecnologico Bologna-Verona e connessione nord della rete ferroviaria regionale dell'Umbria con la rete nazionale) e stradali per un ammontare di circa 1,2 miliardi dei quali 998 milioni per l'adeguamento e potenziamento della Strada Statale 9 Emilia.

7. Mo.S.E.

Il progetto Sistema Mo.S.E. del costo complessivo pari a 5,5 miliardi dei quali 4,9 disponibili al 31 ottobre 2013 (l'89%), comprende tutte le opere previste nell'ambito del Piano per la salvaguardia di Venezia che devono essere realizzate alle bocche di porto e che sono state giudicate essenziali per difendere i centri abitati sia dagli allagamenti più frequenti che da quelli eccezionali. La realizzazione è stata affidata in regime di concessione al Consorzio Venezia Nuova ed i lavori hanno avuto inizio nel mese di febbraio 2003, mentre l'ultimazione, prevista per il 2014 è stata posticipata al 2016. Lo stato di avanzamento dei lavori, in base ai dati comunicati dal R.U.P. al 31 ottobre 2013, risulta del 74% al 30 settembre 2013.

8. Ponte sullo Stretto

Il costo della macro opera Ponte sullo Stretto di Messina, pari a 8.550 milioni secondo il progetto definitivo, viene azzerato in quanto il progetto è stato classificato tra gli interventi con

procedimento interrotto (quindi escluso dall'analisi statistica su costi e finanziamenti). Tale classificazione è stata adottata a seguito di quanto comunicato nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013, "Tabella 0, Il Programma Infrastrutture Strategiche", ossia che *"con delibera CIPE 6/2012 è stata disposta la riduzione totale del contributo assegnato alla Società Stretto di Messina e l'intervento non è stato inserito fra gli interventi indifferibili, per i quali, cioè fosse prioritario l'accesso alle risorse assegnate con priorità temporale nell'arco di periodo tra il 2012 ed il 2013. In seguito, l'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012, ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1° marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data"*.

9. Corridoi trasversale e dorsale appenninica

In questi corridoi rientrano infrastrutture degli archi dei corridoi essenziali di interesse nazionale ed europeo ed in particolare del corridoio essenziale Helsinki-la Valletta.

In termini economici le infrastrutture localizzate nell'area costano circa 72,6 miliardi (il 19% del nuovo costo presunto complessivo del Programma) dei quali 22,6 disponibili al 31 ottobre 2013 (il 31%). Tra le infrastrutture più consistenti, localizzate nella parte meridionale di questa macro opera, figurano: il corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria, del costo presunto complessivo aggiornato di 20,2 miliardi quasi tutti destinati all'adeguamento della SS 106 Jonica Taranto-Reggio Calabria; il nuovo asse ferroviario Napoli-Bari (oltre 6 miliardi) e i potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica (739 milioni); l'Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico (5 miliardi); i collegamenti viari Bretella di collegamento meridionale A1-A14 - Itinerario Termoli S. Vittore (3,3 miliardi), Mediano Murgia-Pollino Gioia del Colle-Matera-Lauria (1,4 miliardi), Benevento-Caserta (1,1 miliardi), Caianello A1- Benevento, adeguamento a 4 corsie della SS "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900 (589 milioni); il collegamento Salerno-Potenza-Bari (595 milioni). Nella parte centro settentrionale invece si trova: l'itinerario Orte-Mestre (396

chilometri tra Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto) opera, del valore complessivo dell'investimento di oltre 10 miliardi; il potenziamento della trasversale ferroviaria Orte-Falconara (3,7 miliardi); diffusi interventi di media dimensione sulla rete stradale del Lazio e dell'Abruzzo; l'asse stradale Fano Grosseto E78 (6,3 miliardi); il Quadrilatero Marche-Umbria (2,5 miliardi); il Nodo di Perugia (1,1 miliardi); diversi interventi per l'adeguamento dei valichi appenninici di collegamento tra Toscana ed Emilia Romagna.

La principale novità rispetto al Rapporto 2012 è l'inserimento del nuovo intervento "Asse viario Fano-Grosseto, proposta per il completamento S.G.C. E78 Grosseto-Fano" (Tabella 0 11° Allegato al DEF 2013, nota di aggiornamento di settembre).

Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, in questa macro opera i lavori in progettazione rappresentano il 73% (52.989 milioni su un costo totale di 72.645 milioni) e i lavori ultimati il 2,5% (rappresentavano meno dell'1% nel 2012). Significativa la quota delle opere in gara (17%) tra le quali sono comprese tre iniziative di finanza di progetto: l'Itinerario Orte-Mestre; la bretella di collegamento meridionale A1-A14 Itinerario Termoli S. Vittore; il collegamento Caianello A1-Benevento, adeguamento a 4 corsie della SS "Telesina".

Rispetto agli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 77% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera, con una minore incidenza sia dei lavori ultimati (2,2% contro il 3,7% dei "non presenti") che di quelli in progettazione (67% contro 93%). Tra gli interventi "non presenti" sono compresi, tra gli altri, lavori ferroviari per oltre 3 miliardi (linee ferroviarie Pescara-Roma e L'Aquila-Tagliacozzo e raddoppio della tratta ferroviaria Cervaro-Bovino della linea Caserta-Foggia) e stradali per un ammontare di circa oltre 13 miliardi dei quali circa 11 per il completamento della SS 106 Jonica.

10. Sistemi urbani

Il costo aggiornato di questa macro-opera, al netto dell'opera "Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale" (procedimento interrotto - vedi scheda n. 101), ammonta a 40,8 miliardi di euro e comprende interventi diffusi sul territorio nazionale, ma concentrati nelle principali città. Sono comprese prevalentemente opere per il trasporto metropolitano e stradale finalizzato al decongestionamento dei grandi centri urbani, tra le quali figurano alcune opere da realizzare in vista dell'Expo 2015 di Milano (il prolungamento delle linee M5 e M4 di Milano e l'asse ferroviario Rho-Gallarate), il GRA e la nuova linea C della rete metropolitana di Roma e poi la rete metropolitana regionale campana. Tra gli altri interventi sono compresi la riqualificazione delle tredici principali stazioni ferroviarie italiane coinvolte nel progetto AV/AC, interventi sugli edifici pubblici del piano d'area emergenza in Abruzzo e altre opere di riqualificazione e manutenzione delle città e del territorio (principalmente interventi del primo programma "seimila campanili", dei programmi di risanamento della laguna di Venezia e dell'area urbana di Napoli nonché di risanamento idrogeologico dell'Abruzzo).

Le principali novità rispetto al Rapporto 2012 riguardano l'inserimento nel Programma, su indicazione della Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre) di: una nuova infrastruttura, il primo programma "Seimila campanili", interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio; un nuovo intervento denominato "Metropolitana di Salerno - Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario)" nell'ambito dei lavori di completamento della rete metropolitana regionale campana.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti localizzati in questa macro opera, rispetto a quanto osservato con il 7° Rapporto, resta confermata la quota del 50% dei lavori in fase di progettazione mentre si riduce quella dei lavori in corso (dal 25% al

20%) e aumenta significativamente quella dei lavori ultimati (17,5% contro l'11% di un anno prima e il 5% di aprile 2011).

Rispetto agli interventi “presenti” o “non presenti” nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano l'83% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera, con un'incidenza dei lavori ultimati e di quelli in progettazione simile ai valori medi rilevati per l'intera macro opera.

11. Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna

Questa macro opera comprende il potenziamento del sistema trasportistico dell'isola per un valore di circa 5 miliardi di euro. In particolare sono previsti importanti investimenti su due delle principali arterie stradali dell'isola, la SS 131 (oltre 1,6 miliardi) e la SS 597/199 Sassari – Olbia (927 milioni), opera quest'ultima finanziata per un importo pari a 606,5 milioni con le risorse del Piano Nazionale per il Sud di cui alla delibera CIPE 62/2011.

Tra gli altri interventi inseriti nel Programma figurano, da un lato, l'adeguamento degli impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari, dall'altro, una serie di interventi sulle reti stradale e ferroviaria di accesso a porti, aeroporti e interporti e per la mobilità nell'area vasta di Cagliari.

Il 71% degli interventi inclusi nella Piastra Logistica è oggi in fase di progettazione (era il 74% a settembre 2012) e meno del 4% risulta ultimato. Un altro 19% è relativo a lotti per il potenziamento della SS Olbia Sassari, in gara, affidati o in corso. Il restante 6% riguarda due contratti rescissi (lavori di ammodernamento della SS 131 tratte Nuraminis-Villagrecia e Svincolo Villasanta) e alcuni lotti relativi a lavori di adeguamento degli impianti portuali di Cagliari e Porto Torres senza informazioni sul livello di avanzamento raggiunto al 31 ottobre 2013.

Rispetto agli interventi “presenti” o “non presenti” nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano l'87% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera.

12. Hub portuali

Il costo presunto degli interventi inclusi nella macro opera, al netto dell'opera "Nuova conca di accesso al porto di Cremona" (procedimento interrotto con revoca del finanziamento pubblico - scheda n. 145), è aggiornato in 9,1 miliardi, di cui 3,9 disponibili (43% del costo) e comprende il potenziamento di sedici porti italiani. I maggiori investimenti sono previsti per gli allacciamenti plurimodali e l'adeguamento delle piastre logistiche liguri di Genova, Savona e La Spezia, e per i porti di Trieste, Ancona, Civitavecchia e Taranto.

Le novità rispetto al Rapporto 2012 sono l'acquisizione di 2 nuove infrastrutture su indicazione della Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre): il Porto di Marina di Carrara (interfaccia Porto-Città sistemazioni d'accesso) e il Porto di Gaeta.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti localizzati in questa macro opera, rispetto a quanto osservato con il 7° Rapporto, resta confermata l'elevata incidenza dei lavori in fase di progettazione (l'80% del costo).

Rispetto agli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 97% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera.

13. Hub interportuali

Gli interventi di potenziamento delle infrastrutture interportuali rappresentano un valore di circa 2,3 miliardi di euro dei quali il 34% disponibili (788 milioni). Tra gli interporti coinvolti confermati dall'11° Allegato infrastrutture vi sono: il centro merci di Novara; il centro intermodale di Segrate; l'interporto di Jesi; l'Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto; l'interporto di Guasticce; la piastra logistica umbra; gli interporti dell'area romana di Poggio Mirteto, Fiumicino e Tivoli; gli interporti dell'area campana di Nola, Battipaglia e Marcianise/Maddaloni; l'interporto di Gioia Tauro; l'Hub interportuale dell'area brindisina; gli interporti

siciliani di Palermo, Messina, Trapani, Catania, Termini Imerese e Augusta.

Le novità rispetto al Rapporto 2012 sono l'acquisizione della nuova infrastruttura denominata "Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario" su indicazione della Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre).

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti localizzati in questa macro opera, rispetto a quanto osservato con il 7° Rapporto, si rileva una maggiore incidenza dei lavori in fase di progettazione (passati dal 70% al 72) e di quelli ultimati (dall'8% all'11%).

Rispetto ai due distinti universi degli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 55% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera. Tra gli interventi "non presenti" sono compresi: la Tangenziale di Novara e il Terminale est nell'ambito dei lavori dell'interporto di Novara; l'interporto di Trento; l'Hub interportuale di Poggio Mirteto; la Piastra logistica Bagni di Tivoli; la Piattaforma Logistica Adriatica Sud; il completamento degli allacci plurimodali con l'Hub interportuale di Gioia Tauro.

14. Allacciamenti grandi hub aeroportuali

All'interno di questa macro opera rientrano i collegamenti stradali, ferroviari o metropolitani agli aeroporti di Venezia, Verona, Parma, Catania, Palermo e Pescara e il sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise e Salerno. L'ammontare del costo presunto al netto dell'opera "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" (procedimento interrotto con revoca del finanziamento pubblico - scheda n. 147) si attesta su 1,5 miliardi di euro destinati per la maggior parte alla metropolitana leggera di Palermo (1,1 miliardi).

Le principali novità rispetto al Rapporto 2012 riguardano l'inserimento nel Programma, su indicazione della Tabella 0 dell'11°

Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre) di due nuove infrastrutture: il Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - infrastrutture di allaccio; interventi di sicurezza in mare - funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania.

Rispetto agli interventi “presenti” o “non presenti” nella tabella 0 dell’11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 28% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera. Tra gli interventi “non presenti” sono compresi: il completamento dell’impianto aeroportuale di Catania; la Metropolitana leggera automatica di Palermo di collegamento con l’aeroporto; l’adeguamento degli allacci ed il potenziamento dell’aeroporto dell’Abruzzo; il sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno.

15. Schemi idrici

Questa macro opera comprende 64 infrastrutture che riguardano otto regioni del Mezzogiorno, per un costo complessivo previsto di circa 5,9 miliardi dei quali il 35% disponibili (2,1 miliardi).

La principale novità rispetto al Rapporto 2012 riguarda l’inserimento nel Programma, su indicazione della Tabella 0 del 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 approvato dal CIPE con delibera 136/2012, della nuova infrastruttura “Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius”. Tale infrastruttura non è riportata nell’11° Allegato infrastrutture.

La maggior parte degli interventi è oggi in fase di progettazione (46%), ma si rileva anche un 10% di interventi conclusi per un ammontare di 607 milioni.

Rispetto agli interventi “presenti” o “non presenti” nella tabella 0 dell’11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli interventi presenti nella tabella 0 rappresentano il 38% del costo complessivo delle infrastrutture localizzate in questa specifica macro opera.

16. Piano degli interventi nel comparto energetico

Questa macro opera è formata da 22 infrastrutture ma si conosce il costo e lo stato di attuazione della sola opera approvata dal CIPE, l'unica presente nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013. Si tratta del progetto di sviluppo del giacimento di idrocarburi "Tempa Rossa" del costo di 1.412 milioni. Rispetto al livello di attuazione raggiunto, al 31 ottobre 2013 risultano in corso i lavori di preparazione del sito e quelli di costruzione dei centri di trattamento oli e di stoccaggio GPL e affidati i lavori di costruzione della rete di condotte interrate.

17. Piano degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale

Questa macro opera è formata da 30 infrastrutture ma il costo, pari a poco più di 1 miliardo, è relativo alle sole infrastrutture esaminate dal CIPE.

Le principali novità rispetto al Rapporto 2012 riguardano l'inserimento nel Programma, su indicazione della Tabella 0 del 11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre) di: una nuova infrastruttura denominata "Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso; un nuovo intervento denominato "Ulteriore stralcio" nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI.

Rispetto al livello di attuazione raggiunto al 31 ottobre 2013 dalle cinque infrastrutture deliberate dal CIPE, le uniche con importo conosciuto, risultano in corso di esecuzione i lavori relativi al Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana), in quanto si sono resi necessari ulteriori lavori di potenziamento, e conclusi i lavori relativi alle restanti quattro.

Rispetto agli interventi "presenti" o "non presenti" nella tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, gli unici interventi presenti nella tabella 0 sono le cinque infrastrutture esaminate dal

CIPE e la nuova infrastruttura denominata “Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso”.

18. Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni

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

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

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

Nello specifico il programma aggiornato al 31 ottobre 2013, a seguito di quanto disposto dal CIPE con delibera n. 20/2013, si compone di 25 interventi, del costo complessivo di 321 milioni interamente disponibili, così distinti:

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

- | | |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 19. | Senato della Repubblica – Complesso della Minerva; |
| 20. | Camera dei Deputati – Vicolo Valdina; |
| 21. | Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio; |
| 22. | Ministero Beni Culturali – Collegio Romano (<i>contratto rescisso, sostituito dai seguenti tre nuovi interventi</i>); |
| 23. | Complesso polifunzionale di Capannelle dei Vigili del Fuoco; |
| 24. | Sala polifunzionale presso il Ministero degli affari esteri; |
| 25. | Sala polivalente presso il Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche Lazio - Abruzzo - Sardegna |

Rispetto allo stato di avanzamento al 31 ottobre 2013 la quota dei completati è pari al 73% (235 milioni) del costo. Un altro 20% (64 milioni) riguarda lavori in corso di esecuzione e il 5% (16 milioni) lavori in fase di progettazione. Il restante 2% (circa 5 milioni) riguarda il costo dei lavori di riqualificazione del Museo Storico delle Comunicazioni, per i quali risulta avviata la procedura per la rescissione contrattuale richiesta dall'impresa, con riconoscimento delle spese di progettazione sostenute ai sensi dell'art. 153 comma 8 e art. 157 del DPR 207/2010.

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

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

Rispetto allo stato di avanzamento del Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (legge n. 289/2002), articolato in due programmi stralcio dell'importo complessivo di 489 milioni, nella Relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta dal MIT, corredata dal rapporto sull'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, relativa all'anno 2012 e trasmessa alla Presidenza della Camera dei deputati l'11 luglio 2013, si riporta, tra l'altro, lo stato di attuazione dei Programmi di Edilizia scolastica.

Rispetto allo stato di attuazione del Piano straordinario per la messa in sicurezza delle strutture scolastiche, con particolare riguardo a quelle ubicate in zone a rischio sismico, I e II programma stralcio (legge 289/2002, art. 80, comma 21), si riferisce che sono stati attivati dagli Enti locali beneficiari 1.337 interventi (pari all'84% dei 1.592 interventi programmati) dell'importo di 394 Meuro (l'81% del valore dell'intero Piano).

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

La macro opera denominata "Piano straordinario per l'edilizia scolastica e messa in sicurezza", prevista dalla Tabella 14 del DPEF 2010-2013, riunisce gli interventi di messa in sicurezza delle scuole finanziati con il fondo da 1 miliardo di euro disposto con la delibera n. 3/2009 nell'ambito della complessiva assegnazione di 5 miliardi di euro a favore del Fondo infrastrutture. Con la delibera 6/2012 tale fondo è stato ridotto di 406,797 milioni dei quali 400 mila euro destinati alla messa in sicurezza della Scuola europea di Varese. Per quanto riguarda gli altri interventi finanziati, risultano confermate le risorse per gli interventi di ricostruzione e messa in sicurezza degli edifici scolastici della Regione Abruzzo, danneggiati a seguito degli eventi sismici verificatisi nel mese di aprile 2009 (226 milioni) e rimodulate le risorse assegnate alla scuola per l'Europa" di Parma e al Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico (357,6 milioni).

Rispetto allo stato di avanzamento del Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico, nella Relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta dal MIT, corredata dal rapporto sull'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, relativa all'anno 2012 e trasmessa alla Presidenza della Camera dei deputati l'11 luglio 2013, si riporta, tra l'altro, lo stato di attuazione dei Programmi di Edilizia scolastica. In relazione al Primo Programma straordinario di interventi urgenti sul

patrimonio scolastico finalizzati alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici (Fondi FAS), si riferisce che sono state sottoscritte da parte degli Enti locali 1.640 convenzioni corrispondenti ad un valore di circa 350 milioni di euro (98% del totale pari a 358 milioni). Per quanto riguarda le erogazioni effettuate a favore degli Enti locali beneficiari, risultano disposti 1.023 decreti di trasferimento corrispondenti a circa 96,5 milioni di euro. Per quanto riguarda l'avanzamento fisico, gli interventi ultimati, ovvero con avvenuta comunicazione di ultimazione lavori, risultano 19 per circa 3,5 milioni di euro.

22. Piano per l'edilizia penitenziaria

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

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

Rispetto allo stato di avanzamento del Piano, al 31 ottobre 2013 risultano ultimati o in via di ultimazione i lavori relativi ai nuovi istituti penitenziari di Cagliari Uta, Sassari Bancali, Tempio Pausania Nuchis, Oristano, Forlì, Rovigo e Reggio Calabria Arghillà. Risulta invece risolto, in data 22 novembre 2012, il contratto per la costruzione del nuovo istituto penitenziario di Savona.

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

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

- un primo nucleo del “Centro delle scienze e delle tecnologie” a Roma;
- il nuovo “Parco della musica” che ospiterà le manifestazioni del Maggio Fiorentino, nell’area dell’ex “Officina grandi riparazioni” a Firenze;
- il nuovo “Palazzo del cinema e dei congressi”, nell’ambito della riqualificazione delle aree del Lido, a Venezia;
- la riqualificazione dell’aeroporto internazionale Sant’Egidio dell’Umbria.

Al 31 ottobre 2013 il costo complessivo dei quattro interventi monitorati, inseriti nel PIS ai soli fini delle procedure di approvazione, come indicato nel DPEF 2008-2012, è di 431 milioni dei quali 325 disponibili.

Rispetto allo stato di attuazione risultano completati i lavori di riqualificazione dell’aeroporto internazionale dell’Umbria e in corso quelli di costruzione dell’auditorium di Firenze e del nuovo Palazzo del Cinema di Venezia.

24. Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette

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

25. Piccole e medie opere

La macro opera denominata “Piccole e medie opere” è entrata a far parte del PIS con il 10° Allegato e riguarda oltre 380 interventi, del costo complessivo di 399 milioni di euro, localizzati in sette regioni del Mezzogiorno (Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna), rientranti nelle categorie: interventi infrastrutturali per la realizzazione di reti viarie, fognarie ed impianti

portuali; interventi infrastrutturali per lavori di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di sedi istituzionali; interventi infrastrutturali per lavori di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione per Forze dell'ordine e Sicurezza pubblica.

Il CIPE, con delibera n. 24/2013 del 18 marzo, ha approvato la rimodulazione del programma di interventi di competenza del Provveditore interregionale alle opere pubbliche per la Campania e il Molise di cui alla delibera n. 34/2012. In particolare, viene inserito nell'elenco l'intervento "Messa in sicurezza e ricostruzione del Museo Città della scienza di Napoli".

26. Decreto del fare

La nuova macro opera denominata "Decreto del fare" è entrata a far parte del PIS con l'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (nota di aggiornamento di settembre) e riguarda 4 infrastrutture del costo complessivo di 958 milioni.

Nello specifico si tratta: del programma degli interventi RFI del costo di 576 milioni; del programma di piccoli interventi ANAS del costo di 300 milioni; del secondo lotto della SP 46 Rho-Monza, variante in sotterranea linea ferroviaria Milano-Saronno (FNM), del costo di 55 milioni di euro; del collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta, del costo di 27 milioni.

1.6. Gli aggiornamenti del Programma delle Infrastrutture Strategiche di dicembre 2012 e di aprile e settembre 2013

Alla data dell'8° monitoraggio il MIT ha aggiornato tre volte il costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Tabella 1.6.1. - L'evoluzione del Programma negli allegati alle delibere CIPE e negli ultimi allegati infrastrutture (*Importi in meuro*)

	Costo	Var. % rispetto al documento precedente	Var. % rispetto alla del. CIPE 121/2001
Allegato 1 Del. CIPE 121/01	125.861	-	-
Allegato 1 Del. CIPE 130/06	174.942	39,0	39,0
Allegato 1 Del. CIPE 130/06 - Aggiorn. giugno 2008	174.229	-0,4	38,4
Tabella 1, 8° allegato infrastrutture DPF 2011-2013	233.136	33,8	85,2
Tabella 1, 9° allegato infrastrutture DEF 2011 (aprile 2011)	237.075	1,7	88,4
Tabella 1, 9° Allegato infrastrutture Nota di aggiornamento del DEF 2011 (settembre 2011)	233.165	-1,6	85,3
Allegato 1, Linee guida del PIS - DEF 2012 (aprile 2012)	233.936	0,3	85,9
Tabella 0, 10° Allegato infrastrutture Nota di aggiornamento del DEF 2012 (ottobre 2012)	234.854	0,4	86,6
Tabella 0, 10° Allegato infrastrutture DEF 2012 (dicembre 2012 - Delibera CIPE 136/2012)	239.020	1,8	89,9
Tabella 0, 11° Allegato infrastrutture DEF 2013 (aprile 2013)	231.604	-3,1	84,0
Tabella 0, 11° Allegato infrastrutture Nota di aggiornamento del DEF 2013 (settembre 2013)	231.966	0,2	84,3

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE e MIT.

Il CIPE il 21 dicembre 2012 ha approvato, con delibera n. 136/2012, il 10° Allegato Infrastrutture sul quale la Conferenza unificata ha sancito l'intesa nella seduta del 6 dicembre 2012. Il costo del Programma riportato nell'allegato 1 "Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche" alla delibera CIPE 136/2012 è pari a 239,020 miliardi di euro di cui 104,221 disponibili e 134,799 da reperire.

Rispetto alla rilevazione di ottobre 2012, il costo dell'intero Programma si presenta incrementato di circa 4,2 miliardi (+1,8%).

Ad aprile 2013, con l'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, il costo del Programma è stato nuovamente aggiornato. In particolare

nel documento vi è la “Tabella 0 Il Programma Infrastrutture Strategiche” che *“riepiloga al dicembre 2012 l’aggiornamento complessivo, articolato per famiglie di intervento, della Delibera CIPE 121 del 2001”* e fornisce, tra l’altro, un nuovo costo del Programma, suddiviso per macro opere. Il costo totale delle opere è pari a 231,6 miliardi di euro dei quali 126.618 relativi a opere deliberate dal CIPE. Le differenze rispetto al costo del Programma approvato dal CIPE con delibera n. 136/2012 sono dovute all’incremento del costo delle infrastrutture della macro opera “Valichi” (da 15.740 milioni a 16.874 milioni, + 1.134 milioni) a seguito dell’aggiornamento del costo della Galleria di base del Brennero (da 3.731 milioni a 4.865 milioni, + 1.134 milioni) e all’azzeramento del costo del Ponte sullo Stretto di Messina poiché, in base a quanto comunicato nel documento, risulta che *“con delibera CIPE 6/2012 è stata disposta la riduzione totale del contributo assegnato alla Società Stretto di Messina e l’intervento non è stato inserito fra gli interventi indifferibili, per i quali, cioè fosse prioritario l’accesso alle risorse assegnate con priorità temporale nell’arco di periodo tra il 2012 ed il 2013. In seguito, l’art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012, ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1° marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data”*.

A settembre 2013 il costo è stato ulteriormente aggiornato con l’11° Allegato Infrastrutture, allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013, trasmesso al Parlamento il 30 settembre 2013. Il costo del Programma aggiornato al mese di marzo 2013, ottenuto sommando i costi di tutti i singoli interventi presenti nella tabella 0, è pari a poco meno di 232 miliardi di euro di cui circa 110 disponibili e 122 da reperire.

Con riferimento al costo del Programma, rispetto ai valori indicati nella tabella 0 del 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 approvato dal CIPE con delibera n. 136/2012, si osserva una riduzione dell’importo complessivo del Programma di circa 7 miliardi e un incremento delle disponibilità di 5,8 miliardi. Rispetto alle variazioni nell’ambito delle singole macro opere, la variazione di costo in aumento più significativa interessa il Corridoio trasversale dorsale

appenninica per il quale si registra un incremento del costo complessivo di circa 5 miliardi, passando da 45,6 miliardi a 50,6, imputabile all'autostrada Orte Mestre (che passa da più di 7 miliardi a circa 10 miliardi) e all'Asse Viario Fano Grosseto (che passa da più di 3 miliardi a 6,2 miliardi). Significative variazioni in diminuzione riguardano il Ponte sullo stretto di Messina, il cui costo risulta azzerato per i motivi già evidenziati, e il Corridoio plurimodale tirrenico nord-Europa per il quale si registra una riduzione di costo di circa 4 miliardi, passando da 55,4 miliardi a 51,4, imputabili principalmente al quadruplicamento della Linea Chiasso Monza (che passa da un costo di 1,4 miliardi a solo 4 milioni) e all'Asse ferroviario Salerno Reggio Calabria (da 15,2 miliardi a 13,1).

Tabella 1.6.3. – Il Programma delle Infrastrutture Strategiche nel 10° Allegato infrastrutture al DEF 2012 (dicembre 2012) e nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 (aprile 2013 e settembre 2013) - Costi, disponibilità e fabbisogni (Tabella 0) – *Variazioni*

			Variazioni assolute			Variazioni %		
			11° Allegato (settembre 2013/ 10° Allegato (dicembre 2012))			11° Allegato (settembre 2013/ 10° Allegato (dicembre 2012))		
2001 2013 MACRO OPERA			Costo	Dis.lità	Fab.no	Costo	Dis.lità	Fab.no
			A	B	A-B	A	B	A-B
1	1	Sistema valichi	1.006	181	825	6,4	8,7	6,0
2	2	Corridoio plurimodale padano	-220	-95	-126	-0,4	-0,3	-0,5
3	3	Corridoio plurimodale tirreno-brennero	0	-235	235	0,0	-22,4	5,1
4	4	Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	-3.995	1.057	-5.051	-7,2	4,8	-15,1
5	5	Corridoio plurimodale adriatico	336	106	231	16,9	8,4	31,8
6	6	Corridoio plurimodale dorsale centrale	0	0	0	0,0	0,0	0,0
7	7	Mo.S.E.	0	607	-607	0,0	14,3	-49,2
8	8	Ponte sullo stretto di Messina	-8.550	-1.227	-7.323	-100,0	-100,0	-100,0
9	9	Corridoio trasversale e dorsale appenninica	5.084	4.319	764	11,2	27,7	2,6
10	10	Sistemi urbani (a)	-916	105	-1.020	-3,6	0,6	-10,7
11	11	Piattaforma logistica euro mediterranea Sardegna	0	0	0	0,0	0,0	0,0
12	12	Hub portuali	71	47	25	0,8	1,2	0,5
13	13	Hub interportuali	-536	86	-622	-33,5	14,7	-61,3
14	14	All. ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	15	0	15	4,4	0,0	4,7
15	15	Schemi idrici	-338	-127	-211	-15,3	-7,7	-38,0
16	16	Piano interventi comparto energetico	0	0	0	0,0	0,0	0,0
16	17	Piano elettrodotti rete nazionale	30	30	0	4,3	4,3	0,0
17	18	Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-
No	19	Programma mantenimento edifici istituzionali	0	0	0	0	0	0
No	20	Piano Straordinario edilizia scolastica (Fondi Legge obiettivo)	-	-	-	-	-	-
No	21	Piano Straordinario edilizia scolastica (Fondo Infrastrutture)	-	-	-	-	-	-
No	22	Piano per L'edilizia Penitenziaria	-	-	-	-	-	-
No	23	150° anniversario dell'Unità d'Italia (b)	-	-	-	-	-	-
No	24	Parco della Salute Osp.le Nuove Molinette	-	-	-	-	-	-
No	25	Piccole e medie opere	0	0	0	0	0	0
No	26	Decreto del fare	958	958	0	0	0	0
TOTALE			-7.054	5.810	-12.864	-3,0	5,6	-9,5

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 – Dicembre 2012 (Delibera CIPE 136/2012).

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

(b) L'opera "150° Anniversario Unità d'Italia - Nuovo palazzo del cinema, dei congressi di Venezia" è compresa tra le opere dei Sistemi urbani.

N.B. La struttura di riferimento è quella dell'8° monitoraggio.

CAPITOLO SECONDO

LE OPERE STRATEGICHE DELIBERATE DAL CIPE

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

L'analisi delle opere deliberate consente di cogliere in maniera puntuale lo stato di attuazione dei progetti riconducibili alle opere nella loro interezza, nonché di valutare la situazione dell'opera dal punto di vista finanziario ovvero in termini non solo di costo complessivo, ma anche di rapporto tra disponibilità e fabbisogni residui.

L'analisi svolta con l'8° Rapporto riguarda 204 opere a cui corrispondono altrettante schede analitiche contenute nel Sistema informativo legge opere strategiche (SILOS). Le schede, oltre a recare una descrizione dell'intera opera, contengono informazioni di dettaglio sullo stato di attuazione dei singoli lotti nei quali vengono suddivise alcune opere in sede di approvazione finale del progetto definitivo, a motivo ad esempio di questioni funzionali di propedeuticità di un lotto rispetto ad un altro o perché non sussiste l'integrale copertura economica di tutto l'intervento.

Le informazioni di dettaglio sui singoli lotti sono disponibili grazie alla collaborazione avviata già dal 2010 con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (AVCP), che ha attivato un monitoraggio dei medesimi lotti attraverso una costante interlocuzione con i Responsabili Unici del Procedimento (R.U.P.).

Le informazioni relative ai lotti consentono in sintesi di monitorare con la massima precisione tutti i dettagli dei diversi livelli di attuazione raggiunti: dalla progettazione all'entrata in esercizio dell'infrastruttura, passando per la gara, l'aggiudicazione e il cantiere.

2.1. L'attività del CIPE

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

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

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

L'analisi delle singole opere ha consentito la ricostruzione di questo importante "insieme" del Programma.

Il primo dato da segnalare riguarda l'attività del CIPE relativa al Programma delle infrastrutture strategiche. Complessivamente le delibere emanate dal CIPE dal 2002 al 31 ottobre 2013 sono state 469 delle quali 51 tra ottobre 2012 e ottobre 2013.

Di queste 435 hanno superato positivamente il vaglio della Corte dei Conti (31 nell'ultimo anno), 16 sono state ricusate dalla Corte dei conti (3 nell'ultimo anno), una è stata ritirata su richiesta del MIT (delibera CIPE 1/2012) e una, la delibera CIPE 33/2010, è stata annullata prima dal TAR e successivamente dal Consiglio di Stato. Per le restanti 16, tutte relative a progetti esaminati dal CIPE nel 2013, si è in attesa della validazione da parte della Corte dei conti e la pubblicazione sulla GURI.

L'attività di approvazione da parte del CIPE, per quanto riguarda l'avanzamento progettuale e finanziario, nell'ultimo anno è stata orientata principalmente:

- all'approvazione dei progetti e/o all'assegnazione/rimodulazione di risorse relativamente a opere ferroviarie inserite nei Contratti istituzionali di sviluppo dell'itinerario Napoli-Bari (variante di Canello-Napoli, raddoppio Canello-Frasso Telesino e nodo di Bari Sud) e Battipaglia-Paola-Reggio Calabria (adeguamento tecnologico e infrastrutturale), al potenziamento dell'asse ferroviario Monaco-Verona (galleria di base del Brennero e Quadruplicamento Fortezza-Verona), al collegamento internazionale Torino-Lione (sezione internazionale) e alle tratte AV/AC Milano-Verona e Milano-Genova;
- all'approvazione e/o all'assegnazione/rimodulazione e riprogrammazione di risorse relativamente ad infrastrutture stradali da realizzare con capitali privati (A31 Valdastico Nord tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette, sistema Intermodale Integrato Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, A12 Cecina-Civitavecchia) e pubblici (SS 172 dei Trulli, SS 106 Jonica Megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi e prolungamento della SS 280, asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna, Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda);
- all'approvazione e/o all'assegnazione/rimodulazione e riprogrammazione di risorse relativamente alle ferrovie metropolitane M4 e M1 di Milano, alla linea C di Roma e alla linea 1 di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio, alla metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia (Tratta Prealpino-S. Eufemia) e al Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano;
- all'assegnazione di risorse al MO.S.E. e al Porto di Ravenna.

Complessivamente le infrastrutture strategiche esaminate dal CIPE tra ottobre 2012 e ottobre 2013 sono state 46. Dieci di queste sono nuove infrastrutture “strategiche” entrate a far parte del perimetro del deliberato CIPE: (P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini - Delibera 4/2013 (*scheda 201*); Hub interportuale di Segrate - Viabilità di accesso al centro intermodale - 1° lotto, 2° stralcio - Delibera 62/2013 (*scheda 203*); Collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento - Rovigo (Valdastico Nord): tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette - Delibera 21/2013 (*scheda 197*); (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 - Delibera 102/2012 (*scheda 196*); SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L'Aquila) - Lotta 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari - Seduta del 19 luglio 2013 (*scheda 199*); Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli Bari: Variante Cannello-Napoli - Delibera 2/2013 (*scheda 200*); Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli- Bari: Raddoppio Cannello-Frasso Telesino - Delibera 3/2013 (ricusata dalla Corte dei conti) (*scheda 205*); Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare) - Delibera 104/2012 (*scheda 202*); Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) - Delibera 11/2013 (*scheda 198*); SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento - Il progetto è entrato a far parte del Programma delle infrastrutture strategiche con l'8° Allegato infrastrutture alla DFP 2010-2013 ed è stato classificato tra le opere del perimetro CIPE con l'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 di aprile. Per quanto riguarda i passaggi al CIPE ai fini dell'avanzamento progettuale e finanziario, l'opera risulta valutata in più occasioni ai fini dell'assegnazione di risorse (delibere CIPE n. 103/2009, n. 120/2009, n. 62/2011, n. 6/2012, n. 34/2012 e n. 93/2012 – si veda la *scheda 204*).

Complessivamente le delibere CIPE hanno riguardato 204 opere¹⁰ di cui cinque relative a procedimenti interrotti: il “Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma” il cui finanziamento pubblico è stato revocato con decreto legge n. 40/2010 (*scheda 147*); la Nuova conca di accesso al porto di Cremona, opera non più prioritaria per la regione Lombardia tanto che, con delibera della Giunta Regionale n. 5266 del 2 agosto 2007, si è riservata “di destinare le risorse a suo tempo programmate per la sua costruzione ad altre opere che più congruamente siano funzionali al raggiungimento dell’obiettivo di sviluppo della navigazione interna, in particolare per quanto attiene la risoluzione delle criticità di navigazione nel tratto tra Cremona e foce Mincio” (*scheda 145*); “Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale”, opera non più prioritaria per il comune di Bologna tanto che nel mese di gennaio 2012 ha presentato una nuova proposta che individua una strategia alternativa alla metrotranvia, prevedendo un assetto del sistema infrastrutturale del trasporto pubblico in grado di garantire un efficiente ed efficace sistema di connessioni interno all’area urbana e di collegamento delle stessa con l’area metropolitana (*scheda 101*); la “Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese”, il cui finanziamento, assegnato con delibera CIPE 103/2010, è stato revocato con delibera n. 6 del 20 gennaio (*scheda 187*); il Ponte sullo Stretto di Messina in conseguenza di quanto disposto dalla delibera CIPE 6/2012, che ha ridotto il contributo assegnato alla società Stretto di Messina, e dall’articolo 34-*decies* del decreto legge n. 179 del 2012 che ha disposto la caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale

¹⁰ Il numero di opere deliberate dal CIPE non corrisponde alla numerazione progressiva delle schede (il numero più alto è 205) a motivo del recepimento con il 7° monitoraggio dell’accorpamento dei due lotti della linea 4 della Metropolitana di Milano (schede nn. 87 e 88 nel 6° monitoraggio, scheda n. 87 nel 7° monitoraggio) in quanto si è proceduto ad aggiudicare l’intera opera e non i singoli lotti. Nell’attuale rilevazione quindi la scheda 88 non è più presente e si è mantenuta la stessa numerazione per agevolare il confronto con i precedenti monitoraggi.

stipulato dalla società concessionaria a partire dal 1° marzo 2013 (*scheda 65*).

Al netto dei cinque procedimenti interrotti le opere con delibera CIPE al 31 ottobre 2013 oggetto di analisi sono quindi 199 dell'importo complessivo pari a 140 miliardi e 960 milioni di euro.

Tabella 2.1.1. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* – Importi in Meuro.

Numero	199
Costo	140.960
Disponibilità	84.341
Fondi residui (1)	-777
Fabbisogno residuo	57.396

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

** I dati non comprendono i cinque procedimenti interrotti.*

(1) Risorse residue dovute, nel caso di opere interamente finanziate, alla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'aggiudicazione e di varianti in diminuzione.

Tenendo conto degli aggiornamenti avvenuti successivamente al 30 settembre 2012, descritti nel primo capitolo e in altre parti di questo capitolo, il costo delle 189 opere esaminate dal CIPE entro il 30 settembre 2012 (non viene considerato il Ponte sullo Stretto di Messina, opera del costo di 8.550 milioni di euro, classificato tra gli interventi con procedimento interrotto e quindi escluso dall'analisi statistica su costi e finanziamenti, per i motivi sopra evidenziati) è aggiornato in 135,4 miliardi, circa 1,4 miliardi in più, a cui va aggiunto il costo delle 10 nuove opere, pari a circa 5,6 miliardi di euro, entrate a far parte del perimetro delle opere esaminate dal CIPE nell'ultimo anno e di seguito brevemente descritte.

- (P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini.

L'opera, del costo di circa 16 milioni, fa parte degli interventi connessi all'Expo Milano 2015. Il progetto definitivo, approvato dal CIPE il 18 febbraio 2013 con delibera n. 4, riguarda la realizzazione di una nuova fermata, che consentirà l'integrazione tra il servizio ferroviario del "passante" di Milano e quello della cd. "cintura sud", costituita dalla linea ferroviaria che si sviluppa, con percorso tangenziale alla città, nelle aree ad est e a sud di Milano e che

attualmente corre in affiancamento ai rami Rogoredo e Lambro del “passante”. (*scheda 201*).

- **Hub interportuale di Segrate - Viabilità di accesso al centro intermodale - 1° lotto, 2° stralcio.** L’opera, del costo di oltre 123 milioni di euro, è inserita nella delibera CIPE n. 121 nell’ambito degli “hub interportuali”. Il progetto definitivo, approvato dal CIPE l’8 agosto 2013 con delibera n. 62, riguarda il potenziamento della strada provinciale 103 Antica di Cassano "Cassanese bis" per rendere più agevole l’accessibilità al centro intermodale di Segrate. (*scheda 203*).

- **Collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) - A31 Trento - Rovigo (Valdastico Nord): tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette.** L’opera, del costo complessivo di 1.923.390.000 euro interamente a carico di risorse private, consiste nel prolungamento verso nord dell’Asse autostradale A31 Valdastico attraverso la realizzazione del tratto di autostrada compreso tra Piovene Rocchette e Trento. Il CIPE, il 18 marzo 2013 con delibera n. 21, ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare del 1° lotto funzionale Piovene Rocchette-Valle dell’Astico del costo di 891.638.000 euro. (*scheda 197*).

- **(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.** L’opera, del costo complessivo di 362,780 milioni di euro, come riportato nella delibera CIPE 136/2012, sostituisce l’opera “Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore -Capolinea Normandia Borgo Panigale” (Scheda 101) dopo che l’amministrazione comunale di Bologna ha ritenuto di annullarne definitivamente la realizzazione. (*scheda 196*).

- **SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L’Aquila) - Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari.** L’opera, del costo di 79 milioni di euro, fa parte del progetto generale relativo all’itinerario “Rieti–Amatrice–L’Aquila–Navelli”. Il progetto definitivo, approvato dal CIPE nella seduta del 19 luglio 2013,

prevede l'adeguamento stradale della SS 260 "Picente" dallo svincolo di Marana allo svincolo Cavallari ad una sezione stradale tipo C2 come indicato nel D.M. 05/11/2001, comprendendo tratti di adeguamento in sede e tratti in variante. (*scheda 199*).

- **Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli-Bari: Variante Cannello-Napoli.** L'opera, del costo di 813 milioni di euro, fa parte degli interventi della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto per la realizzazione dei quali in data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto il Contratto Istituzionale di Sviluppo tra il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Campania, la regione Basilicata, la regione Puglia, Ferrovie dello Stato Spa e Rete ferroviaria italiana Spa. Il progetto preliminare, approvato dal CIPE il 18 febbraio 2013 con delibera n. 2, consiste nella realizzazione di un tracciato alternativo alla linea Napoli – Cannello esistente, compreso tra il chilometro 241+740 e il chilometro 229+568 della stessa linea storica, per una lunghezza di circa 15,5 km, che interessa i territori dei comuni di Volla, Casalnuovo, Afragola, Caivano e Acerra, tutti in provincia di Napoli. (*scheda 200*).

- **Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli-Bari: Raddoppio Cannello-Frasso Telesino.** L'opera, del costo di 730 milioni di euro, come quella precedente, fa parte degli interventi della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto per la realizzazione dei quali in data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto il Contratto Istituzionale di Sviluppo. Il progetto preliminare, approvato dal CIPE il 18 febbraio 2013 con delibera n. 3 (tale delibera è stata rikusata dalla Corte dei conti in data 6 agosto 2013 con delibera n. SCCLEG/14/2013/PREV), consiste nella realizzazione del raddoppio dei tratti di linea a singolo binario e in varianti rispetto agli attuali tracciati, con la finalità di scegliere le soluzioni migliori in grado di assicurare la velocizzazione dei collegamenti, l'aumento dell'offerta di trasporto ferroviario, e di elevare l'efficacia dell'infrastruttura esistente attraverso l'aumento dell'accessibilità al servizio nelle aree attraversate. (*scheda 205*).

- **Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare).** L'opera, del costo di 391 milioni di euro, come le due

precedenti, fa parte degli interventi della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto per la realizzazione dei quali in data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto il Contratto Istituzionale di Sviluppo. Il progetto preliminare, approvato dal CIPE il 26 ottobre 2012 con delibera n. 104, consiste nella realizzazione di una variante di tracciato della linea RFI Bari-Lecce nella zona a Sud di Bari, tra le stazioni di Bari centrale e di Bari Torre a mare per una lunghezza di 10,4 km. (*scheda 202*).

- Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione). L'opera, del costo complessivo di 230 milioni di euro, è l'oggetto del Contratto Istituzionale di Sviluppo sottoscritto in data 18 dicembre 2012 tra il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Campania, la regione Basilicata, la regione Calabria, Ferrovie dello Stato Spa e Rete ferroviaria italiana Spa. Il progetto definitivo, approvato dal CIPE l'8 marzo 2013 con delibera n. 11, prevede 14 sottoprogetti funzionali, di cui dieci ricadenti nel territorio della regione Calabria e quattro ricadenti nel territorio delle regioni Basilicata e Campania. (*scheda 198*).

- SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento. L'opera, del costo di 927 milioni di euro, è l'oggetto del Contratto Istituzionale di Sviluppo sottoscritto in data 6 marzo 2013 tra il Ministero per la Coesione Territoriale, il MIT, la regione Sardegna e l'ANAS. Il progetto consiste nella realizzazione dei lavori di adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia S.S. 597/199 (*scheda 204*).

Tenendo conto degli aggiornamenti avvenuti successivamente al 30 settembre 2012, descritti nel primo capitolo, ad oggi il Programma delle Infrastrutture Strategiche, come ricostruito nell'8° Rapporto e al netto dei cinque procedimenti interrotti, comprende 403 infrastrutture per un valore complessivo di 375,3 miliardi di euro. Ne consegue che il valore dei progetti deliberati dal CIPE, sempre al netto dei procedimenti interrotti, rappresenta il 38% del nuovo costo dell'intero Programma.

Rispetto al costo totale di 141 miliardi le risorse disponibili ammontano a 84,3 miliardi di euro, con la conseguenza che il fabbisogno finanziario necessario alla totale copertura dei costi previsti, al netto dei fondi residui (intendendo per fondi residui le risorse disponibili eccedenti, pari a 777 milioni, per effetto dei minori costi, dovuti soprattutto alla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'esito finale di aggiudicazione o alle varianti in diminuzione), ammonta a 57,4 miliardi di euro. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 60% del costo delle opere deliberate: per il 41% sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 19% da finanziamenti privati.

Su un ammontare complessivo di 84,3 miliardi di euro, 57,9 miliardi sono riconducibili a risorse pubbliche e 26,4 miliardi a risorse di soggetti privati. A settembre 2012 le disponibilità erano pari a 78,3 miliardi di euro di cui 53,0 miliardi riconducibili a risorse pubbliche e 25,3 miliardi a risorse di soggetti privati.

2.2. Lo stato di attuazione

Prima di procedere con l'esame dello stato di attuazione delle opere deliberate dal CIPE è bene ricordare che in questa parte del Rapporto lo "stato di attuazione" attribuito alle opere costituite da più lotti con stato di attuazione e costi differenti, fa riferimento a quello relativo al lotto/lotti funzionale/i di maggiore investimento.

Allo stesso modo la ripartizione regionale del numero e del costo delle opere deliberate segue, nel caso di infrastrutture a rete, il criterio della "regione prevalente", ovvero l'attribuzione alla regione con la maggiore superficie coinvolta in termini di chilometri. Inoltre, si ricorda che il dato relativo alle opere ultimate non è confrontabile con quanto riportato nei precedenti rapporti poiché tiene conto sia delle opere effettivamente concluse al 31 ottobre 2013 che di quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

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

Tabella 2.2.1. *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per stato di attuazione – Costo in Meuro*

	Valori assoluti		Composizione %	
	Numero	Costo	Numero	Costo
<i>SdF - Studio di Fattibilità</i>	4	942	2,0	0,7
<i>PP – Progettazione Preliminare</i>	41	35.350	20,6	25,1
<i>PD – Progettazione Definitiva</i>	13	5.235	6,5	3,7
<i>PE – Progettazione Esecutiva</i>	1	29	0,5	0,0
Totale progettazione	59	41.557	29,6	29,5
In gara (a)	8	6.099	4,0	4,3
Affidati	19	14.279	9,5	10,1
Lavori in corso	65	68.050	32,7	48,3
Ultimati (b)	43	9.414	21,6	6,7
Misto (c)	4	1.470	2,0	1,0
Contratto rescisso (d)	1	92	0,5	0,1
TOTALE	199	140.960	100,0	100,0

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

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

(b) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

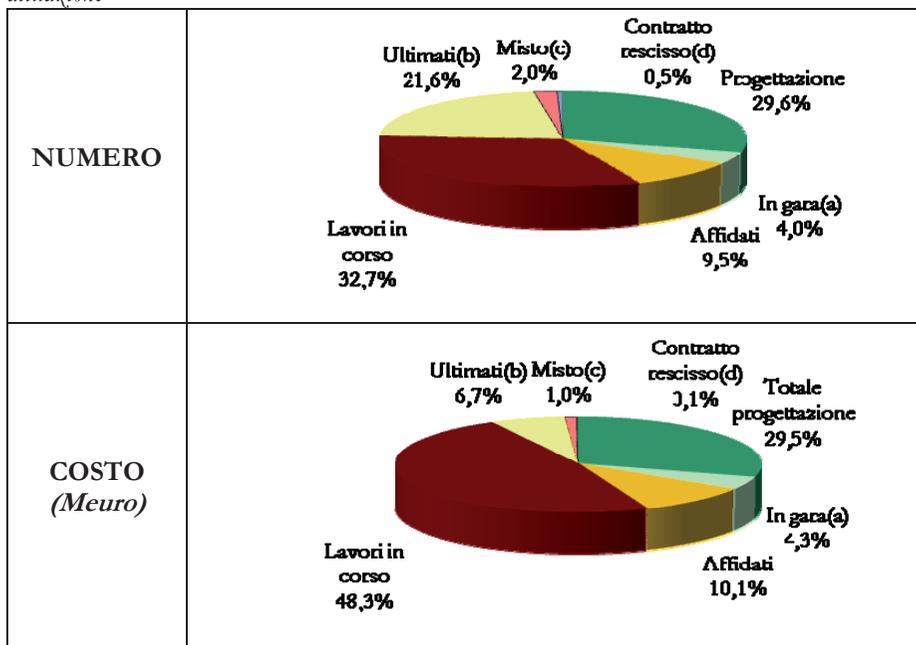
(c) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.

(d) Opere per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto (scheda 123).

Delle 199 opere deliberate dal CIPE, 43 risultano concluse e 65 sono in fase di realizzazione. A settembre 2012 le concluse erano 41 e quelle in fase di realizzazione 52.

Se si considera il costo, le opere completate o in corso di costruzione hanno un valore di oltre 77 miliardi pari al 55% del valore complessivo delle opere esaminate dal CIPE al 31 ottobre 2013 (al 30 settembre 2012 tale percentuale non superava il 50% e ad 30 aprile 2011 era pari al 35%).

Grafico 2.2.1. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per stato di attuazione



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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: Per le note (a) (b) (c) (d) si vedano note alla tabella 2.2.1.

Le opere ultimate o la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013 risultano essere 43 e il loro costo è pari a oltre 9,4 miliardi. Un anno prima erano 41 e costavano meno di 7 miliardi.

Il costo delle 65 opere in corso ammonta a oltre 68 miliardi di euro. Erano 52 e costavano circa 64 miliardi di euro a settembre 2012.

Per altre 19 opere (erano 24) si è già completato l'iter di affidamento e si è in attesa di avviare i lavori. I costi previsti per la loro realizzazione risultano pari a 14,3 miliardi. Si tratta del 9,5% delle opere e del 10% del costo totale al 31 ottobre 2013. Risultano ancora in fase di gara 8 opere, per un valore di circa 6 miliardi di euro, corrispondenti al 4% delle opere e dei costi totali.

Complessivamente le opere che hanno superato la fase progettuale rappresentano oltre il 70% delle opere e dei costi totali del perimetro CIPE come ricostruito nell'8° Rapporto. Si tratta di 140 opere del costo presunto di circa 100 miliardi. A settembre 2012 le opere, al netto del Ponte sullo stretto di Messina, erano 138 e costavano circa 94 miliardi.

Il restante 30% del perimetro CIPE riguarda quindi le opere in fase di progettazione. Si trovano in uno dei quattro stadi progettuali 59 opere del costo complessivo presunto di 41,6 miliardi di cui 9, del costo di circa 4,7 miliardi, sono entrate a far parte del perimetro CIPE nell'ultimo anno.

Tra queste opere resta rilevante la quota occupata dalla progettazione preliminare che, con 41 opere, rappresenta il 70% delle opere in fase di progettazione (erano 39 e rappresentavano il 77% un anno prima).

Questi risultati sottolineano un avanzamento del Programma rispetto a quanto rilevato nel 7° Rapporto, soprattutto nell'ambito delle fasi successive alla gara che portano all'avvio dei lavori, ma appare più difficile l'avanzamento progettuale e la messa in gara dei progetti anche a causa delle limitate risorse pubbliche e della crisi economica e finanziaria in atto che non favoriscono l'attivazione delle nuove norme che dovrebbero incentivare il ricorso a procedure alternative al tradizionale appalto per la realizzazione delle opere, a partire dal Partenariato Pubblico Privato (PPP).

Tabella 2.2.2. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per anno di ultimazione lavori e stato di attuazione

	Progettazio ne	In gara (a)	Lavori Affidati in corso	Ultimati (b)	Misto (c)	Contratto resciso (d)	Totale
NUMERO							
Prima del 2009				6			6
2009				6			6
2010				3			3
2011				8			8
2012				8			8
2013				12			12
2014			1	15			16
2015 -2020	14	3	9	42			68
Oltre 2020	36	5	8	7			56
ND	9		1	1		4	16
TOTALE	59	8	19	65	43	4	199
COSTO (Meuro)							
Prima del 2009				193			193
2009				2.181			2.181
2010				60			60
2011				1.029			1.029
2012				1.636			1.636
2013				4.315			4.315
2014			12,75	3.067			3.080
2015-2020	1.644	362,3	1.692	44.259			47.957
Oltre 2020	38.265	5.736	12.548	20.710			77.260
ND	1.648		26,4	13,3		1.470	3.250
TOTALE	41.557	6.099	14.279	68.050	9.414	1.470	92 140.960

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: Per le note (a) (b) (c) (d) si vedano note alla tabella 2.2.1.

Per quanto riguarda il rispetto dei tempi di ultimazione, i dati dell'ultimo monitoraggio confermano ancora una volta la tendenza al ritardo, di almeno un anno, anche a causa delle varianti e del contenzioso, nonché della crisi finanziaria e del fallimento di alcune imprese esecutrici dei lavori.

Le previsioni del 7° Rapporto indicavano un numero di opere ultimate pari a 41 alla fine del 2012 con un costo complessivo di circa 7 miliardi. Al 31 ottobre 2013 ne risultano invece concluse 31 per un costo di 5 miliardi.

Sulla base della documentazione ufficiale disponibile è possibile oggi stimare che alla fine del 2013 saranno ultimate altre 12 opere, per raggiungere il numero di 43, corrispondenti a un valore di circa 9,4 miliardi. Si tratta di tredici opere e 3,3 milioni di euro in meno rispetto a quelle il cui completamento era stato previsto per tale data nel 7° Rapporto (56 opere del costo di 12,7 miliardi).

Per quanto riguarda le altre 140 opere deliberate dal CIPE non ultimate e con data di ultimazione lavori nota, 16 dovrebbero entrare in esercizio nel 2014 (erano 12 nel 7° Rapporto), altre 68 tra il 2015 e il 2020 e le restanti 56 dopo il 2020. La spesa prevista per le opere che dovrebbero completarsi nel 2014 ammonta a circa 3 miliardi. La spesa maggiore riguarda le opere che entreranno in esercizio a partire dal 2015, circa 125 miliardi di euro, pari all'89% del costo totale al 31 ottobre 2013 delle 199 opere deliberate dal CIPE. Si tratta di una percentuale ancora una volta superiore a quella prevista in passato: 84% a settembre 2012; 79% ad aprile 2011; 74% ad aprile 2010; 65% ad aprile 2009.

2.2.1. Lo stato di avanzamento per macro opere

Prendendo come riferimento la struttura del Programma di cui all'allegato 1 alla delibera n. 121 del 21 dicembre 2001 e successivi aggiornamenti, l'attività del CIPE ha riguardato dal 2002 ad oggi soprattutto opere relative ai sistemi urbani (45 progetti) o incluse nei corridoi plurimodali Padano (33), Tirrenico–Nord Europa (22) e Trasversale e Dorsale Appenninica (22 opere), o riguardanti gli schemi idrici del Mezzogiorno (26 opere).

Il valore dei sistemi urbani del deliberato CIPE ammonta a 18 miliardi e 259 milioni di euro e il 71,1% è riferito a lavori in corso o ultimati. Un altro 20,5% è relativo a opere dotate di sola progettazione e tra queste tre nuove infrastrutture valutate dal CIPE

nell'ultimo anno: (P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini (*scheda 201*); (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 (*scheda 196*); Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare) (*scheda 202*). Il restante 8,4% è relativo a opere con lavori affidati (1,1 miliardi) o costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente e tra i quali non è stato possibile individuare un livello di avanzamento prevalente (397 milioni).

Per i due principali corridoi, ovvero quello Padano e quello Tirrenico-Nord Europa, il valore indicato è assai rilevante: quasi 38 miliardi di euro il primo e oltre 36 miliardi di euro il secondo. Rispetto ai costi previsti nel 7° Rapporto si rilevano aumenti per entrambi i corridoi. Per il corridoio Padano, si rileva un'opera in più (il collegamento autostradale A31 Trento - Rovigo cd. Valdastico Nord) e un costo aumentato di 2 miliardi di cui 1,9 miliardi relativi al costo della nuova opera esaminata dal CIPE e circa 100 milioni relativi all'aggiornamento del costo di altri progetti. Anche per il corridoio Tirrenico-Nord Europa si rileva un'opera in più (il lotto 4, dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari, della SS 260 Picente Amatrice-Montereale-L'Aquila) e un costo aumentato di 666 milioni di cui 79 milioni relativi al costo della nuova opera esaminata dal CIPE e 587 milioni relativi all'aggiornamento del costo di altri progetti.

Dei due corridoi il corridoio Tirrenico-Nord Europa registra uno stato di attuazione più avanzato con il 63% del costo riferito a lavori in corso o ultimati (la stessa percentuale di un anno prima) contro il 52% del corridoio Padano (era del 53% a settembre 2012). Le opere in fase di progettazione o in gara, sul corridoio Padano incidono in valore per il 32% del totale, mentre sul corridoio Tirrenico-Nord Europa per il 35%. Le opere con lavori affidati invece incidono di più sul corridoio Padano, 16% contro appena il 2% del corridoio Tirrenico-Nord Europa.

Per gli Schemi idrici i lavori in corso o ultimati incidono per oltre i due terzi del costo (67% contro il 58% di settembre 2012), le opere in fase di progettazione o in gara per il 27% (era il 18%) e quelle affidate per il 6% (era il 24%).

Si rileva un avanzato livello di attuazione, oltre ai sistemi urbani, ai corridoi Padano e Tirrenico-Nord Europa e agli Schemi idrici, per: il Mo.SE. (avanzamento lavori del 74% al 31 ottobre 2013); la piastra logistica della Sardegna (risultano in corso i lavori per entrambe le opere esaminate dal CIPE); gli hub interportuali (per oltre la metà dei progetti e dei costi esaminati dal CIPE risultano ultimati o in corso i lavori); il comparto energetico e gli elettrodotti della rete nazionale; il mantenimento degli edifici istituzionali; l'edilizia penitenziaria; la macro opera "150° anniversario Unità d'Italia".

Meno avanzato il livello di attuazione nel sistema valichi nei corridoi trasversale e dorsale appenninica e negli hub aeroportuali, dove la percentuale delle opere in fase di progettazione o in gara supera il 50%, e nel corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, dove oltre la metà dei costi è relativo a un'opera con lavori affidati (raccordo autostradale della Cisa A15-Autostrada del Brennero A22) e il restante 46% a un'opera dotata della sola progettazione (completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese).

Tabella 2.2.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Numero per macro opera e stato di attuazione

	Progettazione	In gara (a)	Affidati	Lavori in corso	Ultimati (b)	Misto (c)	Contratto rescisso (d)	Totale
NUMERO								
Sistema valichi		2		2				4
C.P. Padano	12	2	3	13	3			33
C.P. Tirreno-Brennero	1		1					2
C.P. Tirrenico-Nord Europa	11	1	1	5	4			22
C.P. Adriatico	2		1	1	1			5
C.P. dorsale centrale			1					1
Mo.SE.				1				1
Ponte sullo Stretto di Messina								-
C. trav. e dorsale appenninica	9	2	3	4	4			22
Sistemi urbani	12		6	16	10	1		45
Piastra logistica Sardegna				2				2
Hub portuali	2	1	1	4				8
Hub interportuali	4		1	2	4			11
Hub aeroportuali	1						1	2
Schemi idrici	3	2	1	8	12			26
Comparto energetico				1				1
Elettrodotti della rete nazionale				1	4			5
Telecomunicazioni								-
Mantenimento edifici istituzionali				1				1
Edilizia scolastica						1		1
Edilizia scolastica sicurezza					1	2		3
Edilizia penitenziaria				1				1
150° anniversario Unità d'Italia				2				2
Piccole e medie opere				1				1
Decreto del Fare								-
Totale	59	8	19	65	43	4	1	199

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

NB: Per le note (a) (b) (c) (d) si vedano note alla tabella 2.2.1.

Tabella 2.2.4. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Costo in Meuro per macro opera e stato di attuazione

	Progettazione	In gara (a)	Affidati	Lavori in corso	Ultimati (b)	Misto (c)	Contratto rescisso (d)	Totale	
COSTO (Meuro)									
Sistema valichi		6.976		5.112				12.088	
C.P. Padano		9.982	2.102	6.205	18.058	1.566		37.913	
C.P. Tirreno-Brennero		2.304		2.731				5.035	
C.P. Tirrenico-Nord Europa		9.970	2.729	815	20.850	1.689		36.053	
C.P. Adriatico		377		288	219	30		914	
C.P. dorsale centrale				598				598	
Mo.SE.					5.493			5.493	
Ponte sullo Stretto di Messina								-	
C. trasv. e dorsale appenninica		7.012	782	1.844	3.007	830		13.475	
Sistemi urbani		3.737		1.138	8.581	4.406	397	18.259	
Piastra logistica Sardegna					1.049			1.049	
Hub portuali		419	317	480	1.084			2.299	
Hub interportuali		293		79	198	178		747	
Hub aeroportuali		224					92	316	
Schemi idrici		264	169	102	639	433		1.606	
Comparto energetico					1.412			1.412	
Elettrodotti della rete nazionale					780	253		1.033	
Telecomunicazioni								-	
Mantenimento edifici istituzionali					321			321	
Edilizia scolastica							489	489	
Edilizia scolastica sicurezza						30	584	614	
Edilizia penitenziaria					503			503	
150° anniversario Unità d'Italia					344			344	
Piccole e medie opere					399			399	
Decreto del Fare								-	
Totale		41.557	6.099	14.279	68.050	9.414	1.470	92	140.960

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

* Si veda tabella 2.2.3.

NB: Per le note (a) (b) (c) (d) si vedano note alla tabella 2.2.1.

2.2.2. La tipologia di opere

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

Nell'ambito delle opere deliberate dal CIPE il 35,7%, pari a 71 opere, è rappresentato da strade (con 68 opere su 190 totali rappresentavano il 35,8% a settembre 2012) e il 30,2%, pari a 60 opere (sei in più rispetto a quanto rilevato con il 7° monitoraggio), da opere ferroviarie e metropolitane. Le opere idriche sono 26 (13%), le stesse di settembre 2012, e gli interporti 11 (5,5%), uno in più (l'interporto di Segrate) rispetto a quanto rilevato con il 7°

monitoraggio. Le restanti opere, con il Mo.S.E e senza il Ponte sullo Stretto, sono invece 31.

Per quanto riguarda le opere stradali, 12 risultano ultimate (erano 10 le ultimate a settembre 2012), 24 sono in corso di realizzazione, 11 affidate ma non ancora cantierate e le restanti 24 in gara o in fase di progettazione (erano 27 a settembre 2012 e 30 ad aprile 2011).

Per quanto riguarda le opere ferroviarie, 24 su 33 sono in fase di progettazione (erano 18 su 28 un anno prima), due rientrano tra le opere ultimate o la cui ultimazione è prevista entro la fine del 2013 (la variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello", opera connessa al Ponte sponda calabra, e la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno). Altre 6 sono in corso di realizzazione (erano 5 un anno prima) e una risulta aggiudicata ma non ancora cantierata.

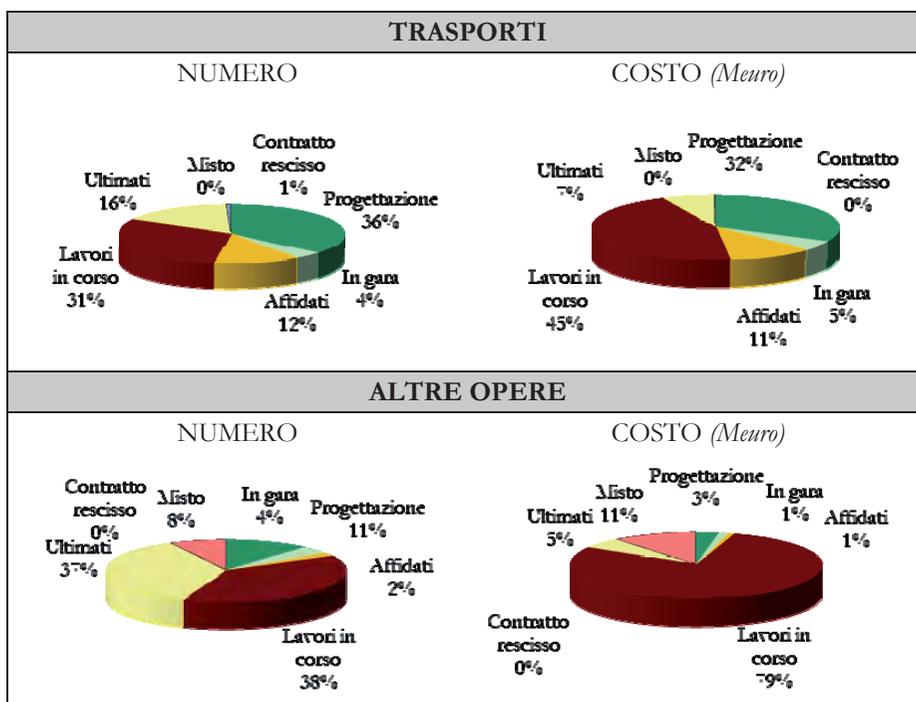
Passando allo stato di avanzamento delle metropolitane le opere ultimate o la cui ultimazione è prevista entro la fine del 2013 risultano 6 (erano 3 a settembre 2012): le linee metropolitane milanesi M1, dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho, e M5, tratta Garibaldi-Bignami compresa variante Stazione Garibaldi F.S. (ultimazione prevista entro il 2013); la metropolitana leggera automatica di Brescia, tratta Prealpino-S. Eufemia (l'opera è entrata in esercizio il 2 marzo 2013); la linea 1, tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale della metropolitana di Napoli (ultimazione prevista entro il 2013); l'automazione dei passaggi a livello della linea ferroviaria regionale dell'area barese gestita dalle Ferrovie del Sud Est (lavori conclusi a novembre 2012).

Le opere idriche ultimate sono 12, una in meno rispetto a quanto previsto a settembre 2012 (si tratta dell'opera "Schema idrico sulla diga del torrente Menta - 1° lotto - Opere di presa, galleria di derivazione e pozzo piezometrico, lavori di completamento" la cui ultimazione era stata prevista prima entro il 2012 e poi posticipata al 2013) e quelle in corso sono 8 (erano 5 a settembre 2012). Delle restanti 6, 3 sono in fase di progettazione, 2 in gara e una risulta aggiudicata.

L'insieme delle infrastrutture per il trasporto, ovvero strade, ferrovie, metropolitane, aeroporti, porti e interporti (non fa più

parte del gruppo il Ponte sullo Stretto di Messina per i motivi più volte esposti), rappresentano, in valore, oltre 127 miliardi sui circa 141 totali, pari al 90% del costo totale delle opere deliberate dal CIPE. La stessa percentuale di un anno prima (circa 121 miliardi su circa 134 totali al netto del costo del Ponte sullo Stretto).

Grafico 2.2.2. - *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per tipologia di opera e stato di attuazione*



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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

Rispetto al livello di avanzamento raggiunto dalle infrastrutture per il trasporto, che come è noto si caratterizzano per un iter più complesso, si rilevano ancora una volta quote importanti in fase di

progettazione. Rientra in questa fase il 36% delle infrastrutture trasportistiche (era il 32% a settembre 2012, il 39% ad aprile del 2011 e il 45% ad aprile del 2010), per il 32% del costo previsto (30% un anno prima, 37% due anni prima e il 44% tre anni prima) contro quote dell'11% (per numero) e del 3% (per costo) delle altre opere.

Le opere trasportistiche con lavori in corso o ultimati rappresentano il 47% del corrispondente totale (il 52% dal lato dei costi), contro il 75% delle altre opere (84% il costo).

Tabella 2.2.5. - *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per tipologia di opera e stato di attuazione*

	Progettazione	In gara (a)	Affidati	Lavori in corso	Ultimati (b)	Misto (c)	Contratto rescisso (d)	Totale
Rete stradale	19	5	11	24	12			71
Rete ferroviaria	24		1	6	2			33
Ferrovie metropolitane	5		5	11	6			27
Opera aeroportuale							1	1
Opera portuale	1	1		2				4
Interporti	4		1	2	4			11
Ponte sullo Stretto di Messina								0
Rete idrica	3	2	1	8	12			26
Comparto energetico				2	4			6
Telecomunicazioni								0
Edilizia scolastica					1	3		4
Edilizia penitenziaria				1				1
Altra edilizia pubblica	1			6		1		8
Altre opere	2			2	2			6
Mo.S.E.				1				1
TOTALE	59	8	19	65	43	4	1	199

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

NB: Per le note (a) (b) (c) (d) si vedano note alla tabella 2.2.1.

Tabella 2.2.6. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per tipologia di opera e stato di attuazione

	Progettazione	In gara (a)	Affidati	Lavori in corso	Ultimati (b)	Misto (c)	Contratto rescisso (d)	Totale
Rete stradale	10.925	5.613	7.843	31.746	4.907			61.034
Rete ferroviaria	27.104		5.130	17.085	102			49.420
Ferrovie metropolitane	2.453		1.125	7.674	3.496			14.747
Opera aeroportuale							92	92
Opera portuale	384	317		702				1.402
Interporti	293		79	198	178			747
Ponte sullo Stretto di Messina								0
Rete idrica	264	169	102	639	433			1.606
Comparto energetico				2.192	253			2.445
Telecomunicazioni								0
Edilizia scolastica					30	1.073		1.103
Edilizia penitenziaria				503				503
Altra edilizia pubblica	19			1.397		397		1.813
Altre opere	117			421	17			555
Mo.S.E.				5.493				5.493
TOTALE	41.557	6.099	14.279	68.050	9.414	1.470	92	140.960

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

* Si veda la tabella 2.2.5.

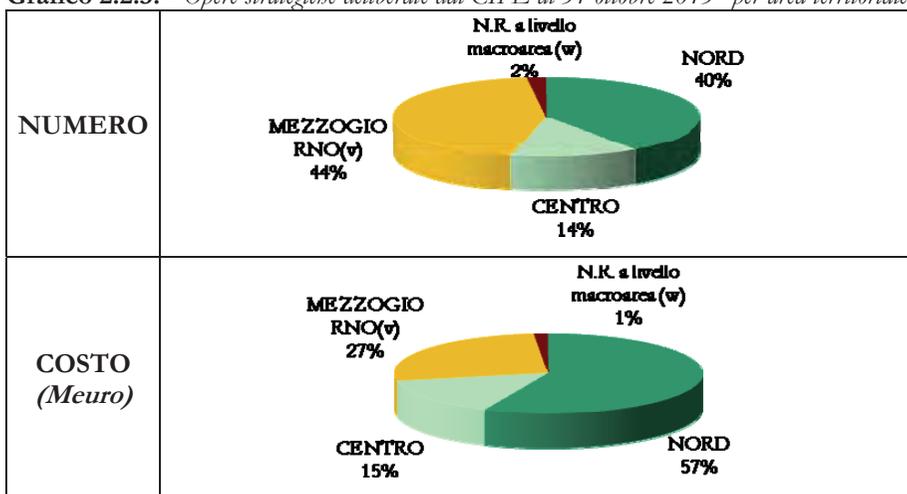
NB: Per le note (a) (b) (c) (d) si vedano note alla tabella 2.2.1.

2.2.3. La localizzazione territoriale

In relazione alla distribuzione territoriale delle opere deliberate dal CIPE, nelle regioni del Centro-Nord si concentrano opere per un valore pari al 72% del totale (era il 69% un anno prima) rispetto al 27% del Mezzogiorno (il 30% un anno prima) e a un 1% di opere non ripartibili (stessa percentuale un anno prima).

Alla fine di ottobre 2013 la percentuale del Programma oggetto di deliberazioni CIPE di interesse del Centro-Nord è pari al 44% del costo totale delle infrastrutture del PIS localizzate nell'area. Nel Mezzogiorno tale percentuale scende al 27%.

Grafico 2.2.3. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per area territoriale



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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB. Tra i non ripartibili sono compresi: il Programma Grandi Stazioni (scheda 83); i due Programmi di Edilizia Scolastica (schede 181 e 186); il Piano per l'Edilizia Penitenziaria (scheda 184).

Il maggior numero di opere, 36, è concentrato in Lombardia, corrispondenti al 18,1% del totale. Rispetto al monitoraggio di settembre 2012 si riscontrano due opere in più: la fermata ferroviaria Forlanini tra gli interventi sul Nodo ferroviario di Milano; la viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate.

Seguono: la Campania con 21 opere, due in più rispetto a settembre 2012 (le tratte AV/AC Napoli-Cancello e Cancello-Frasso Telesino del nuovo asse ferroviario Napoli-Bari); la Sicilia con 15 opere (a settembre 2012 erano 16 con il Ponte sullo Stretto); il Veneto e la Puglia con 13 opere ciascuno di cui una nuova (per il Veneto il “collegamento autostradale A31 Valdastico Nord”; per la Puglia la “ variante ferroviaria Bari Centrale-Bari Torre a Mare nel nodo di Bari”); il Lazio, con 12 opere; la Basilicata con 11; il Piemonte e l'Emilia Romagna con 9 opere per regione (una nuova opera per l'Emilia Romagna, il “Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano”); la Liguria, l'Umbria e la Calabria, con

8 opere per regione; la Sardegna con 7 opere di cui una nuova (il collegamento stradale Sassari-Olbia).

Tabella 2.2.7. – Numero opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per ambito territoriale e stato di attuazione

	Proget- tazione	In gara (1)	Affidati	Lavori in corso	Ultimati (2)	Misto (3)	Contratto resciso (4)	Totale
Piemonte (a)	4		1	3	1			9
Valle d'Aosta								0
Lombardia (b)	13		2	12	9			36
Liguria (c)	4			4				8
Trentino Alto Adige	1			1				2
Veneto (d)	6	2	1	3	1			13
Friuli Venezia Giulia (e)		1		2				3
Emilia Romagna (f)	4		2	2	1			9
Toscana (g)				3	2			5
Umbria (h)	4			3	1			8
Marche (i)	1		1					2
Lazio (l)	4	1	1	3	3			12
Abruzzo (m)	1			1	2	2		6
Molise (n)	1			2	1			4
Campania (o)	5	1	5	5	5			21
Puglia (p)	2		1	6	4			13
Basilicata (q)		1	1	4	5			11
Calabria (r)	1	1	2	1	3			8
Sicilia (s)	5		2	2	5		1	15
Sardegna (t)	2	1		4				7
N.R. a livello regionale (u)	1			4		2		7
TOTALE	59	8	19	65	43	4	1	199
NORD	32	3	6	27	12	0	0	80
CENTRO	9	1	2	9	6	0	0	27
MEZZOGIORNO(v)	18	4	11	27	25	2	1	88
N.R. a livello macroarea (w)	0	0	0	2	0	2	0	4

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

Note alla Tabella 2.2.7.:

- (1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
- (2) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.
- (3) Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente.
- (4) Opere per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto (scheda 123).

- (a) Piemonte - Compresa: Rete stradale: Autostrada A4-Tronco 2 - Novara - Milano esclusa variante di Bernate Ticino (coinvolge anche la Lombardia) – Vedi note (b, c).
- (b) Lombardia - Compresa: Rete stradale: Variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220) (coinvolge anche il Piemonte); Rete ferroviaria: Linea AV/AC Milano-Verona (coinvolge anche il Veneto).
- (c) Liguria -Compresa: Rete stradale: Adeguamento S.S. 28 - Variante tra Pieve di Teco e Ormea, con traforo di valico Armo-Cantarana (coinvolge anche il Piemonte); Rete ferroviaria: "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (coinvolge anche il Piemonte).
- (d) Veneto - Vedi note (b, e, f).
- (e) Friuli Venezia Giulia - Compresa: Rete stradale: Ampliamento autostrada A4 - Terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse (coinvolge anche il Veneto).
- (f) Emilia Romagna - Compresa: Rete stradale: Raddoppio Pontremolese: completamento (coinvolge anche la Toscana); Raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr) – Nogarole Rocca (Vr) (coinvolge anche il Veneto e la Lombardia).
- (g) Toscana - Compresa: Rete stradale: Asse autostradale Cecina-Civitavecchia (coinvolge anche il Lazio) - Vedi note (f).
- (h) Umbria - Compresa: 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).
- (i) Marche - Vedi note (h).
- (l) Lazio - Vedi note (f, t).
- (m) Abruzzo - Vedi note (n).
- (n) Molise - Compresa: Rete idrica: ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chianci sul fiume Trigno - Opere di completamento (coinvolge anche l'Abruzzo).
- (o) Campania - Vedi note (u, v).
- (p) Puglia - Vedi note (g).
- (q) Basilicata - Compresa: Rete idrica: BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo e 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione (coinvolgono anche la Puglia) - Vedi note (u,v).
- (r) Calabria - Vedi note (s).
- (s) Sicilia – Escluso il Ponte sullo Stretto di Messina.
- (t) Sardegna - Compreso: Comparto energetico: Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) (coinvolge anche il Lazio).
- (u) Non ripartibili a livello regionale - Rete stradale: Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete ferroviaria: Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione); Altra edilizia pubblica: Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica: Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004); Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico; Edilizia penitenziaria: Piano per l'edilizia penitenziaria; Altre opere: Piccole e medie opere.
- (v) Mezzogiorno - Compresa anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete stradale: Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete ferroviaria: Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione); Altre opere: Piccole e medie opere.
- (w) Non ripartibili a livello di macro area - Altra edilizia pubblica: Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica: Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004); Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico; Edilizia penitenziaria: Piano per l'edilizia penitenziaria.

Per quanto riguarda il valore economico delle opere, in Lombardia sono localizzate opere per un ammontare pari a oltre 24 miliardi, che rappresentano il 17,3% del valore complessivo delle

opere deliberate. Seguono: il Veneto con oltre 19 miliardi (erano circa 17 a settembre 2012) di cui quasi 2 relativi alla nuova opera “collegamento autostradale A31 Valdastico Nord”; il Lazio con 10,8, il Piemonte con 10,3 miliardi, la Liguria con 9,8 miliardi e la Sicilia con 9,2 miliardi.

Rispetto alle fasi di avanzamento, si segnala che 32 delle 80 opere localizzate al Nord, pari al 40% del totale, risultano ancora in fase di progettazione e di queste 4 sono relative a nuove opere deliberate dal CIPE nell’ultimo anno. Un anno prima infatti erano 28 e rappresentavano il 37%. Le ultime sono 12, due in più rispetto a settembre 2012. Le opere in corso di realizzazione sono 27 (erano 26 un anno prima) e quelle in gara o affidate sono 9 (3 in meno rispetto a settembre 2012). Al netto delle nuove opere, che fanno aumentare il peso della progettazione, si riscontra un avanzamento del Programma nelle fasi successive all’affidamento dei lavori.

Al Centro le opere ancora in progettazione sono 9, la stessa quantità di settembre 2012. Altre 9 opere sono in corso (erano 6 un anno prima) e le ultime 6, una in meno rispetto a quanto rilevato un anno prima (per il nuovo Auditorium di Firenze l’ultimazione era stata prevista prima entro il 2012 e poi posticipata al 2014).

L’area territoriale dove si registra un avanzamento maggiore è ancora il Mezzogiorno, dove risultano ultimate 25 opere (erano 24 un anno prima) e altre 27 sono in fase di realizzazione. Insieme rappresentano quasi il 60% del totale delle opere deliberate nel Mezzogiorno (rappresentavano il 51% un anno prima, il 49% due anni prima e il 46% tre anni prima). In questo ambito territoriale ad avanzare sono soprattutto le opere idriche (20 opere su 26 totali risultano ultimate o in corso di costruzione) e quelle stradali (risultano localizzate in questo ambito 6 opere ultimate su 12 totali a livello nazionale).

Prendendo in esame il valore economico regionale ripartito per fasi di avanzamento delle opere, il risultato è che il maggior peso della fase progettuale si registra in Piemonte: oltre 9 miliardi. In tale regione le quattro opere in fase progettuale, tutte opere ferroviarie (nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione,

potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno, potenziamento della linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci, interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario di Torino) rappresentano il 90% del costo complessivo regionale.

Il costo delle opere in fase di progettazione rappresenta più della metà del costo complessivo delle opere deliberate anche in Umbria (4,3 miliardi su 7,2 totali) e Sicilia (4,9 miliardi su 9,2 totali).

In Emilia Romagna le 4 opere in fase progettuale (il completamento della linea ferroviaria Pontremolese, il raccordo autostradale della Cisa A15, il nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno e i lavori nel Porto di Ravenna) rappresentano poco meno del 50% del costo complessivo regionale. Nelle restanti regioni, escludendo la Basilicata che non ha opere in fase di progettazione, il peso della progettazione oscilla tra il 10% di Abruzzo e Sardegna e il 34% della Puglia.

Il maggior peso dei lavori in corso invece si registra in Lombardia: circa 16,5 miliardi pari al 68% del costo regionale delle opere deliberate. Tra le principali opere che fanno parte di questo gruppo si segnalano: la linea AV/AC Milano-Verona, la Pedemontana Lombarda, la Tangenziale est esterna di Milano, il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi), la nuova linea metropolitana M4 e il prolungamento della M5 da Garibaldi a San Siro.

Tabella 2.2.8. – Costo opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per ambito territoriale e stato di attuazione – Importi in Meuro

	Proget- tazione	In gara (1)	Affidati	Lavori in corso	Ultimati (2)	Misto (3)	Contratto resciso (4)	Totale
Piemonte (a)	9.197		151	798	109			10.256
Valle d'Aosta								0
Lombardia (b)	4.349		1.138	16.483	2.364			24.334
Liguria (c)	2.536			7.283				9.819
Trentino Alto Adige	2.412			4.865				7.277
Veneto (d)	3.074	2.102	5.130	7.853	1.216			19.375
Friuli Venezia Giulia (e)		317		1.836				2.153
Emilia Romagna (f)	3.304		3.329	99	30			6.762
Toscana (g)				2.483	161			2.644
Umbria (h)	4.344			2.808	12			7.164
Marche (i)	240		480					720
Lazio (l)	3.038	2.729	13	4.290	703			10.772
Abruzzo (m)	79			40	54	624		797
Molise (n)	29			143	27			200
Campania (o)	3.016	589	1.341	1.241	1.962			8.149
Puglia (p)	528		288	614	124			1.553
Basilicata (q)		86	102	1.550	99			1.836
Calabria (r)	76	193	1.414	77	788			2.549
Sicilia (s)	4.869		894	1.592	1.765		92	9.212
Sardegna (t)	234	83		1.951				2.269
N.R. a livello regionale (u)	230			12.043		847		13.120
TOTALE	41.557	6.099	14.279	68.050	9.414	1.470	92	140.960
NORD	24.873	2.419	9.748	39.217	3.719	0	0	79.976
CENTRO	7.622	2.729	493	9.581	876	0	0	21.300
MEZZOGIORNO (v)	9.062	951	4.039	18.063	4.819	624	92	37.648
N.R. a livello macroarea (w)	0	0	0	1.189	0	847	0	2.036

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

(1) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.

(2) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

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

(4) Opere per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto (vedi scheda 123).

N.B.: Per le note relative alle regioni vedi "Note alla tabella 2.2.7."

2.3. Costi, finanziamenti e fabbisogni residui

2.3.1. Il quadro economico

Dal 2004 ad oggi il quadro economico delle opere strategiche deliberate dal CIPE si è evoluto, registrando un aumento delle opere inserite e un incremento delle risorse necessarie per realizzarle.

Tra il 1° ottobre 2012 e il 31 ottobre 2013, come si è visto, sono entrate a far parte del perimetro delle opere esaminate dal CIPE altre 10 opere (la fermata ferroviaria Forlanini tra gli interventi sul Nodo ferroviario di Milano, la viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate, il collegamento autostradale Valdastico Nord, il Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, il lotto 4°, dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari, della SS 260 Picente, le tratte AV/AC del nuovo asse ferroviario Napoli-Bari, Canello-Napoli, Canello-Frasso Telesino e variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare nel nodo di Bari, l'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della tratta ferroviaria Battipaglia-Paola-Reggio Calabria e l'ammodernamento dell'itinerario stradale Sassari - Olbia) del costo complessivo di circa 5,6 miliardi di euro, mentre il costo delle 189 opere esaminate dal CIPE entro il 30 settembre 2012 (al netto del Ponte sullo stretto) risulta aggiornato in 135,4 miliardi, circa 1,4 miliardi in più.

Tabella 2.3.1. - *Il quadro economico delle opere strategiche deliberate dal CIPE - La fotografia dei costi alla scadenza dei monitoraggi – Importi in Meuro*

	Numero	Costo	Costo medio
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	109	75.449	692
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	130	83.947	646
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	140	95.803	684
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	160	122.852	768
Previsione di costo al 30 Aprile 2010 (a)	182	130.914	719
Previsione di costo al 30 Aprile 2011 (a)	186	137.159	737
Previsione di costo al 30 Settembre 2012 (b)	190	142.522	750
Previsione di costo al 31 ottobre 2013 (c)	199	140.960	708

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

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

(b) I dati non comprendono 4 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.

(c) I dati non comprendono i 5 procedimenti interrotti: Ponte sullo Stretto di Messina - Scheda 65; 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.

Al fine di verificare l’effettiva variazione dei costi per le singole opere occorre considerare soltanto le opere chiaramente identificabili e che sono rimaste tali nel corso degli anni e per l’intero periodo considerato 2004-2013.

Rispondono a questi requisiti 98 opere¹¹ per la cui realizzazione ad aprile 2004 si imputava un costo di 65.916 milioni. Progressivamente il costo di queste opere è andato aumentando fino ai 90.644 milioni dell’ottobre 2013.

¹¹ Rispetto al 7° Rapporto è stata esclusa l’opera “Ponte sullo Stretto di Messina per le ragioni più volte esposte.

Tabella 2.3.2. - *Il quadro economico delle opere strategiche deliberate dal CIPE – La variazione dei costi.*

	Numero	Valore assoluto	Costo (Meuro) Variazione assoluta rispetto al 30 Aprile 2004	Variazione % rispetto al 30 Aprile 2004
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	98	65.916	-	
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	98	69.974	4.058	6,2%
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	98	78.824	12.908	19,6%
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	98	81.033	15.117	22,9%
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	98	82.807	16.891	25,6%
Previsione di costo al 30 Aprile 2011	98	87.456	21.540	32,7%
Previsione di costo al 30 Settembre 2012	98	89.390	23.474	35,6%
Previsione di costo al 31 ottobre 2013	98	90.644	24.728	37,5%
<i>Incremento medio annuo</i>			2.748	4,2%

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

Dopo una crescita annuale, tra il 2004 e il 2005, del 6,2%, nel biennio successivo l'incremento è stato del 12,6%. Nel 2009 si è avuto un altro aumento rispetto al 2007 del 2,8%. Nel 2010 l'aumento è stato del 2,2%, nel 2011 del 5,6%, nel 2012 del 2,2% e nell'ultimo anno dell'1,4%.

Il risultato è che complessivamente il costo delle 98 opere in nove anni, rispetto al 2004, è aumentato del 37,5% corrispondente in valori assoluti a 24 miliardi e 728 milioni. Mediamente l'incremento è stato del 4,2% all'anno.

L'analisi dei costi assume un particolare rilievo in quanto rappresenta il parametro per valutare lo stato attuale delle risorse disponibili e per conoscere anche il fabbisogno residuo. L'analisi, inoltre, non può evidentemente prescindere dalla verifica delle diverse tipologie di finanziamento.

Come è stato illustrato, l'attuale scenario di riferimento è rappresentato dalle 199 opere deliberate dal CIPE con un costo stimato di oltre 140 miliardi e 960 milioni di euro.

Complessivamente sono stati attivati finanziamenti per un ammontare complessivo di 84,3 miliardi di euro, di cui 57,9 miliardi

sono riconducibili a risorse pubbliche e 26,4 miliardi a risorse di soggetti privati. A settembre 2012 le disponibilità erano pari a 78,3 miliardi di euro di cui 53,0 miliardi relativi a risorse pubbliche e 25,3 miliardi a risorse di soggetti privati.

Tabella 2.3.3.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per fonte di finanziamento

Fonti di finanziamento	Disponibilità	
	%	V.a. (Meuro)
Finanziamenti pubblici	68,7%	57.934
<i>di cui</i>		
Fondi Legge Obiettivo	21,3%	18.001
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a)	1,8%	1.529
Fondo "sblocca cantieri" (d)	1,3%	1.135
Fondo revoche (e)	0,2%	127
Fondo infrastrutture	1,8%	1.510
FSC – Opere indifferibili (b)	2,0%	1.647
FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (c)	2,8%	2.369
Altri finanziamenti pubblici (f)	37,5%	31.615
Finanziamenti privati (g)	31,3%	26.407
Totale disponibilità	100,0%	84.341

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

(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, 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) Risorse di cui all'art. 18, comma 1, decreto-legge n. 69/2013.

(e) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, decreto-legge n. 98/2011.

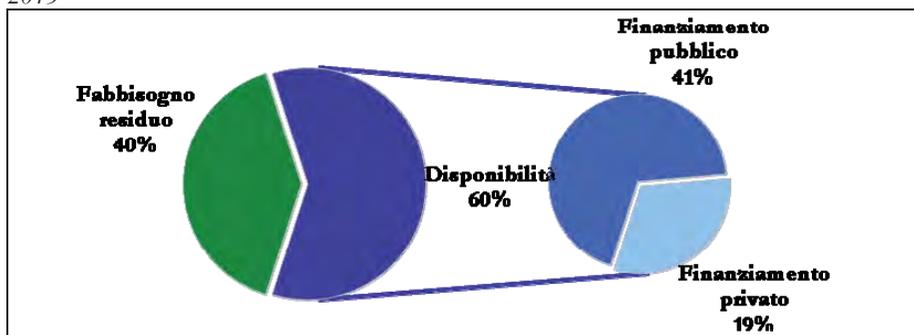
(f) Altri finanziamenti statali, finanziamenti comunitari e locali, di Anas e RFI.

(g) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

Complessivamente le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 60% del costo delle opere deliberate: per il 41% sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 19% da finanziamenti privati. A settembre 2012 le risorse

disponibili erano pari al 55% del costo delle opere deliberate e il contributo pubblico era pari al 37%.

Grafico 2.3.1. – *Il quadro finanziario delle opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013*



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

Fanno parte delle disponibilità i 777 milioni di fondi residui dovuti alla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'aggiudicazione e di varianti in diminuzione. Tali risorse, assegnate a specifiche opere, però non possono essere considerate disponibili per opere diverse da quelle a cui sono state assegnate.

Di seguito si presenta il quadro dei fondi residui per tipologia di opera.

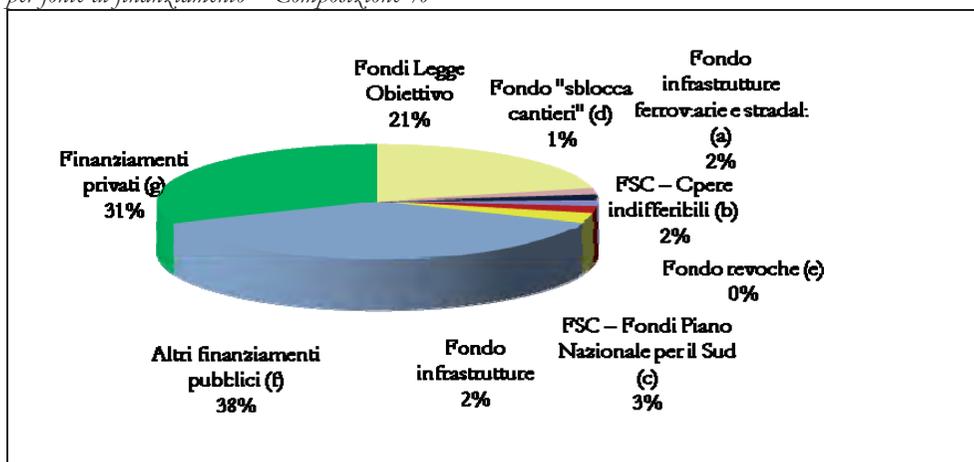
Tabella 2.3.4.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013 - Fondi residui per tipologia di opera

	Fondi residui (Meuro)
Rete stradale	-627,1
Rete ferroviaria	
Ferrovie metropolitane	-15,4
Opera aeroportuale	
Opera portuale	
Interporti	
Ponte sullo Stretto	
Rete idrica	-124,3
Comparto energetico	
Telecomunicazioni	
Edilizia scolastica	
Edilizia penitenziaria	
Altra edilizia pubblica	
Altre opere	-10,2
Mo.S.E.	
TOTALE	-776,9

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

Dall'analisi della scomposizione delle diverse **fonti di finanziamento** pubblico emerge che le risorse a carico dei fondi della "Legge Obiettivo", pari a circa 18 miliardi, rappresentano il 21% delle disponibilità totali e il 31% delle disponibilità pubbliche.

Grafico 2.3.2.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013 - Finanziamenti per fonte di finanziamento – Composizione %



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

NB: per le note (a), (b), (c), (d), (e), (f) e (g): vedi note corrispondenti tabella 2.3.3.

Rispetto al precedente Rapporto, inoltre, si riscontrano nuovi fondi e la riprogrammazione dei fondi esistenti. In particolare i nuovi fondi per il finanziamento delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo individuati sono il Fondo “sblocca cantieri” di cui all’articolo 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, che per consentire nell’anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all’avvio dei lavori istituisce presso il MIT un Fondo con una dotazione complessiva pari a 2.069 milioni di euro, di cui 335 milioni di euro per l’anno 2013, 405 milioni di euro per l’anno 2014, 652 milioni di euro per l’anno 2015, 535 milioni di euro per l’anno 2016 e 142 milioni di euro per l’anno 2017, e il Fondo revoche di cui all’articolo 32, comma 6, del decreto-Legge 6 luglio 2011 n. 98, che prevede che le quote annuali dei limiti di impegno e dei contributi revocati e iscritte in bilancio ai sensi dei commi 2, 3 e 4, affluiscono al Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del MIT per la realizzazione di opere del PIS.

Al Fondo “sblocca cantieri” sono riconducibili 1.135 milioni di euro dei quali: 790 milioni di euro assegnati, ai sensi del comma 2,

con decreto interministeriale n. 268 alla Pedemontana Veneta (370 milioni di euro), alla Tangenziale Esterna Est di Milano (330 milioni di euro) e all'asse di collegamento tra la strada statale 640 e l'autostrada A19 Agrigento – Caltanissetta (90 milioni di euro); 345 milioni di euro assegnati, ai sensi del comma 3, con delibere CIPE alla metropolitana M4 di Milano (172 milioni di euro), alla Linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio (113 milioni di euro) e all'asse viario Quadrilatero Umbria-Marche (60 milioni di euro).

Al Fondo “revoche” sono riconducibili invece circa 127 milioni di euro assegnati in via programmatica con delibera CIPE 137/2012 al Mo.S.E. (69 milioni di euro), alla Linea C della metropolitana di Roma (circa 47 milioni di euro) e alla SS 172 dei Trulli (11 milioni di euro).

Rispetto ai fondi che sono stati oggetto di riprogrammazione nell'ultimo anno, si evidenzia il “Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6, della legge 29 novembre 1984, n. 798 di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011 e s.m.i.”, a valere sul quale a settembre 2012 risultavano assegnate dal CIPE risorse per il finanziamento di infrastrutture strategiche pari a oltre 3 miliardi che si sono ridotte a poco più della metà (1.510 milioni di euro) al 31 ottobre 2013 a seguito di revoche, rimodulazioni e nuove assegnazioni.

Sono invece aumentate le disponibilità del Piano Nazionale per il Sud, da meno di 1,5 miliardi a circa 2,4 miliardi, con l'allargamento del perimetro CIPE. Risultano infatti finanziate in parte con il Fondo PNS tre delle 10 nuove opere del perimetro CIPE: le tratte ferroviarie dell'itinerario Napoli-Bari “Variante Cannello-Napoli” (201 milioni di euro su una disponibilità totale di 813 milioni di euro) e “Raddoppio Cannello-Frasso Telesino” (200 milioni di euro su una disponibilità totale di 730 milioni di euro); l'ammodernamento della strada “SS 597/199 Sassari–Olbia” (606 milioni su una disponibilità totale di 927 milioni di euro).

Non risultano variazioni per le risorse assegnate a valere sul Fondo Infrastrutture istituito dall'art. 6-*quinquies* del decreto legge n. 112 del 2008, che ammontano a circa 1,5 miliardi (1,8%), e per quelle relative alle opere indifferibili, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ai sensi dell'articolo 33, comma 3, della legge n. 183/2011, che ammontano a circa 1,6 miliardi (2%).

2.3.2. I finanziamenti disponibili

Il CIPE specifica, per ogni opera sulla quale delibera, i finanziamenti disponibili e la loro provenienza, in modo tale da permettere la quantificazione delle risorse pubbliche impegnate rispetto alle opere considerate.

La tabella seguente sintetizza il livello di copertura finanziaria delle 199 opere deliberate.

Tabella 2.3.5. - *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* per stato del finanziamento – Importi in Meuro*

	Numero	Costo	Disponibilità	Incidenza disponibilità sul costo
100%	128	53.162	53.939	101,5
90-99%	6	1.866	1.793	96,1
50%-89%	23	27.335	19.741	72,2
0,1%-49%	35	53.916	8.869	16,5
0%	7	4.681	0	0,0
TOTALE	199	140.960	84.341	59,8

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

Da tali dati emerge una totale copertura finanziaria per 128 opere, pari al 64% del totale delle opere deliberate dal CIPE, corrispondente a 53.939 milioni, ovvero l'intera copertura del costo

pari a 53.162 milioni più 777 milioni di fondi residui che trovano origine dalla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'aggiudicazione e da varianti in diminuzione.

Per 6 opere c'è un impegno del 96,1% della spesa prevista (1.793 milioni su un costo di 1.866). La percentuale delle opere finanziariamente garantite è quindi pari al 67%, corrispondente al 39% del costo totale delle opere deliberate (55.028 milioni su 140.960 totali) e al 66% delle risorse disponibili (55.731 milioni su 84.341).

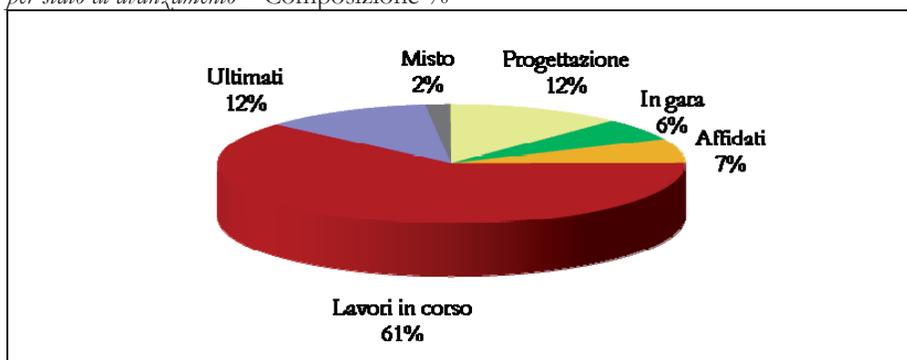
Per 23 opere, inoltre, è garantita una percentuale di copertura finanziaria tra il 50% e l'89%, mediamente pari al 72,2%, ovvero 19.741 milioni su un costo di 27.335 milioni.

Per 35 opere la copertura è inferiore al 50%; con una disponibilità di 8.869 milioni su 53.916 milioni di costo, con una copertura ad oggi del 16,5%. Ed in molti casi si tratta della copertura dei costi (anche parziali) di progettazione.

Infine 7 opere risultano prive di copertura finanziaria, di cui sei già segnalate ad aprile 2011 (la S.S. 7 quater Domitiana, ammodernamento tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone; il collegamento stradale Lecco-Bergamo: Calusco d'Adda-Terno d'Isola; il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina; il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno, variante di Galliate; il tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta della Strada Tre Valli; il raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano) e per una, lo "Schema idrico Sardegna sud-orientale (sistema basso Flumendosa – Picocca): opere di approvvigionamento idropotabile –schema n. 39 P.R.G.A. – 2° e 3° lotto", il finanziamento risulta revocato, ai sensi dei commi dal 2 al 4 dell'art. 32 del decreto-legge n. 98/2011, con decreto interministeriale n. 405 del 16/11/2012.

L'analisi dei dati finanziari articolati per stato di avanzamento delle opere, consente di evidenziare il ruolo che le diverse tipologie di finanziamento stanno svolgendo rispetto all'iter attuativo.

Grafico 2.3.3.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013 - Risorse disponibili per stato di avanzamento – Composizione %



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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

Le risorse disponibili rispetto al diverso stato di attuazione si concentrano nelle opere in corso, con circa il 61% del totale (era il 63% a settembre 2012). Seguono le opere oggi in fase di progettazione con il 12% (era l'11% un anno prima), in gara con un 6% (8% un anno prima), le affidate con il 7% (stessa percentuale un anno prima) e poi le opere ultimate che rappresentano il 12% una percentuale superiore di 3 punti percentuali a quanto rilevato a settembre 2012.

Questi risultati mostrano un avanzamento del Programma nell'ultimo anno, soprattutto nella fase di ultimazione dei lavori.

Rispetto alle diverse fasi di attuazione, il finanziamento privato risulta ancora una volta determinante, con percentuali superiori al 78%, per le opere attualmente in fase di gara. Significativo anche l'incremento del contributo dei finanziamenti privati per quanto

riguarda i lavori affidati: si passa da un'incidenza del 12%, rilevata a settembre 2012, all'attuale 40%. L'incidenza del contributo privato si presenta stabile, su una quota del 30%, tra le opere corso di esecuzione, mentre si riduce tra le opere ultimate (dal 34% al 22%) o in fase di progettazione (dal 44% al 23%).

Tabella 2.3.6.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e stato di attuazione – Importi in Meuro

	Fondi Legge Obiettivo Fondo	infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo revoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3) Altri	finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
Progettazione	1.064	149	-	11	30	44	552	5.991	2.385	10.225
In gara (a)	732	-	-	-	-	-	90	289	4.017	5.128
Affidati	1.181	70	113	-	70	147	738	1.082	2.232	5.633
Lavori in corso	12.601	1.205	1.022	116	626	1.240	977	18.602	15.594	51.983
Ultimati (b)	1.935	105	-	-	28	21	12	5.589	2.179	9.868
Misto (c)	489	-	-	-	756	196	-	29	-	1.470
Contratto rescisso (d)	-	-	-	-	-	-	-	33	-	33
TOTALE	18.001	1.529	1.135	127	1.510	1.647	2.369	31.615	26.407	84.341

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

(1) 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.

(2) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, legge n. 183/2011.

(3) 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).

(4) Risorse di cui all'art. 18, comma 1, decreto-legge n. 69/2013.

(5) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, decreto-legge n. 98/2011.

(6) Altri finanziamenti statali, finanziamenti comunitari e locali, di Anas e RFI.

(7) Finanziamenti dei gestori privati di autostrade, metropolitane, porti, interporti, reti idriche ed energetiche.

(a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.

(b) Tra le opere ultimate sono comprese anche quelle la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013.

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

(d) Opere per le quali si è giunti alla risoluzione del contratto.

Le risorse pubbliche invece sono determinanti nei lavori attualmente in corso, con oltre il 70% dei finanziamenti disponibili, e in quelli conclusi, con una percentuale del 78%.

Tabella 2.3.7.- Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e stato di attuazione – Composizione %

	Fondi Legge Obiettivo	infrastrutture ferroviarie e	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo revoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>										
Progettazione	10,4	1,5	0,0	0,1	0,3	0,4	5,4	58,6	23,3	100,0
In gara (a)	14,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	5,6	78,3	100,0
Affidati	21,0	1,2	2,0	0,0	1,2	2,6	13,1	19,2	39,6	100,0
Lavori in corso	24,2	2,3	2,0	0,2	1,2	2,4	1,9	35,8	30,0	100,0
Ultimati (b)	19,6	1,1	0,0	0,0	0,3	0,2	0,1	56,6	22,1	100,0
Misto (c)	33,3	0,0	0,0	0,0	51,4	13,4	0,0	2,0	0,0	100,0
Contratto rescisso (d)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
TOTALE	21,3	1,8	1,3	0,2	1,8	2,0	2,8	37,5	31,3	100,0
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>										
Progettazione	5,9	9,7	0,0	8,6	2,0	2,6	23,3	18,9	9,0	12,1
In gara (a)	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	0,9	15,2	6,1
Affidate	6,6	4,6	10,0	0,0	4,6	8,9	31,1	3,4	8,5	6,7
Lavori in corso	70,0	78,8	90,0	91,4	41,5	75,3	41,3	58,8	59,1	61,6
Ultimate (b)	10,7	6,9	0,0	0,0	1,8	1,3	0,5	17,7	8,3	11,7
Misto (c)	2,7	0,0	0,0	0,0	50,1	11,9	0,0	0,1	0,0	1,7
Contratto rescisso (d)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) si vedano note corrispondenti tabella 2.3.6.

NB: per le note (a), (b), (c), (d) si vedano le note corrispondenti tabella 2.3.6.

Nell'ambito dei finanziamenti pubblici la quota più rilevante delle disponibilità dei Fondi Legge Obiettivo, riguarda le opere in corso con il 70% (1,4 punti percentuali in più rispetto alla rilevazione di settembre 2012). Seguono le opere ultimate con il 10,7% (era l'8,1% un anno prima), le affidate con il 6,6% (era il 7,8%), quelle in fase di progettazione con il 5,9% (era inferiore al 5% a settembre 2012 e del 12% ad aprile 2011), quelle in gara con il 4,1% (era l'8,2%) e

infine le opere con uno stato di attuazione “misto” con il 2,7% (la stessa percentuale di settembre 2012).

Ai lavori in corso spetta anche il 78,8% del Fondo per le infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo ad opere di interesse strategico. Si tratta di 1.205 milioni che hanno permesso l'avvio dei cantieri del secondo lotto costruttivo della linea AV/AC Milano-Verona (919 milioni) nonché garantito ulteriori risorse al terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (97 milioni), al programma delle medie e piccole opere per il mezzogiorno (123 milioni), alla metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia (71,6 milioni), al 1° Lotto della Variante di Morbegno (50 milioni) e all'auditorium di Firenze Parco della musica (15 milioni). Le restanti risorse del Fondo per le infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo ad opere di interesse strategico, sono state assegnate alla Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda (70 milioni), all'hub portuale di Ravenna (60 milioni), al risanamento della laguna di Venezia (50 milioni) e al Megalotto 2, tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi della SS 106 Jonica (33 milioni), all'Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario di Torino - Stazione di Rebaudengo (20 milioni), alle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale del nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione (10 milioni) e alla SS 172 dei Trulli (9 milioni).

Sono destinate a lavori in corso anche il 90% delle risorse del Fondo “sblocca cantieri” (linea M4 della metropolitana di Milano, Pedemontana Veneta, Tangenziale Esterna Est di Milano, asse di collegamento tra la strada statale 640 e l'autostrada A19 Agrigento – Caltanissetta e asse viario Quadrilatero Umbria-Marche) mentre il restante 10% spetta a opere con lavori affidati (Linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio).

Supera il 90% anche la quota destinata ai lavori in corso delle risorse del Fondo “revoche” (Mo.S.E. e Linea C della metropolitana di Roma) mentre la restante quota spetta alla SS SS 172 dei Trulli.

Oltre il 50% delle attuali risorse del Fondo Infrastrutture riguarda invece le opere con un livello di attuazione cd. “misto” riconducibile ai programmi di edilizia scolastica, mentre oltre il 75% delle riassegnazioni ai sensi dell’articolo 33, comma 3, della legge n. 183/2011 spetta a lavori indifferibili in corso. Il 41% delle risorse del Piano Nazionale per il Sud spetta a opere in corso e un altro 31% a opere affidate.

Con riferimento all’articolazione per macro opere (tabella 2.3.8) è possibile misurare, da un lato, l’attuale livello di copertura finanziaria, dall’altro, l’incidenza dei finanziamenti pubblici rispetto a quelli privati.

Al 31 ottobre 2013 risultano avere una totale copertura finanziaria:

- i programmi per gli edifici scolastici e per la loro sicurezza, il programma per la manutenzione degli edifici istituzionali, il piano per l’edilizia penitenziaria, il piano per le piccole e medie opere del mezzogiorno, la piastra logistica per la Sardegna, tutti interventi interamente a carico pubblico;
- il piano per gli interventi nel comparto energetico e la rete nazionale degli elettrodotti, tutti interventi interamente a carico di capitali privati;
- gli schemi idrici, per il 93% pubblici (49% del totale dei finanziamenti pubblici attraverso i Fondi Legge Obiettivo) e il 7% a valere su finanziamenti privati;
- il Corridoio plurimodale dorsale centrale con un 39% proveniente da Fondi Legge Obiettivo e il restante 61% da risorse private.

Tabella 2.3.8. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e macro opera – *Importi in Meuro*

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo rovoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità	Importo totale	Incidenza % disponibilità sul costo
Sistema valichi	45	10	0	0	0	42	0	1.955	217	2.269	12.088	18,8
C.P. Padano	2.283	970	700	0	8	164	0	2.738	15.594	22.456	37.913	59,2
C.P. Tirreno-Brennero	0	0	0	0	0	0	0	301	514	814	5.035	16,2
C.P. Tirrenico-Nord Europa	3.232	97	90	0	0	316	435	11.327	4.001	19.498	36.053	54,1
C.P. Adriatico	31	9	0	11	0	135	51	550	0	788	914	86,2
C.P. dorsale centrale	235	0	0	0	0	0	0	0	363	598	598	100,0
Mo.SE.	3.560	0	0	69	0	0	0	1.252	0	4.881	5.493	88,8
Ponte sullo Stretto di Messina												
C. Trasv. e dorsale appenninica	2.646	103	60	0	0	34	711	2.654	670	6.878	13.475	51,0
Sistemi urbani	3.580	142	285	47	811	513	474	8.521	1.683	16.055	18.259	87,9
Piastra log.ca Sardegna	124	0	0	0	0	14	606	319	0	1.064	1.049	101,4
Hub portuali	659	60	0	0	0	34	0	355	577	1.685	2.299	73,3
Hub interportuali	133	0	0	0	0	0	0	298	235	666	747	89,2
Hub aeroportuali	1	0	0	0	0	0	0	33	0	35	316	11,0
Schemi idrici	733	0	0	0	0	0	92	668	109	1.602	1.606	99,7
Piano energetico	0	0	0	0	0	0	0	0	1.412	1.412	1.412	100,0
Elettrodotti rete naz.le	0	0	0	0	0	0	0	1	1.032	1.033	1.033	100,0
Telecomunicazioni												
Manten. edifici istituz.li	250	0	0	0	0	0	0	71	0	321	321	100,0
Edilizia scolastica	489	0	0	0	0	0	0	0	0	489	489	100,0
Edilizia scolastica sicurez.	0	0	0	0	389	203	0	21	0	614	614	100,0
Edilizia penitenziaria	0	0	0	0	200	0	0	303	0	503	503	100,0
150° ann. Unità d'Italia	0	15	0	0	0	19	0	248	0	282	344	82,0
Parco della salute – Osp. Molinette												
Piccole e medie opere	0	123	0	0	103	172	0	0	0	399	399	100,0
Totale	18.001	1.529	1.135	127	1.510	1.647	2.369	31.615	26.407	84.341	140.960	59,8

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) si vedano le note corrispondenti tabella 2.3.6.

Dispongono di finanziamenti per una percentuale pari o superiore all'80% del costo gli interventi degli hub interportuali (89,2%), finanziati per il 35% con risorse private, il Mo.S.E.

(88,8%), gli interventi dei sistemi urbani (87,9%), finanziati per l'89,5% con risorse pubbliche e per il restante 10,5% con risorse private, del Corridoio Adriatico (86,2%) e del programma per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia (82,0%), entrambi finanziati interamente con fondi pubblici.

Superano il 50% del costo le disponibilità per gli interventi degli hub portuali (73,3%), finanziati per il 34,3% con risorse private, e dei corridoi Padano (59,2%), finanziati per il 69,4% con risorse private, Tirrenico – Nord Europa (54,1%), finanziato per il 79,5% con finanziamenti pubblici e per il 20,5% privati, e Trasversale e dorsale appenninica (51%), finanziato per il 90,3% con finanziamenti pubblici e per il 9,7% privati.

Le percentuali più basse di incidenza della disponibilità sul costo si rilevano nei seguenti casi: gli hub aeroportuali, ovvero il collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia, con una disponibilità dell'11% del costo complessivo; gli interventi del corridoio Tirreno-Brennero (16,2%); gli interventi del Sistema dei valichi, con una copertura pari al 18,8% del costo complessivo, con un 90% circa di finanziamento pubblico.

Tabella 2.3.9. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e macro opera – Composizione % orizzontale

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo revoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
Sistema valichi	2,0	0,4	-	-	-	1,9	-	86,1	9,6	100,0
C.P. Padano	10,2	4,3	3,1	-	-	0,7	-	12,2	69,4	100,0
C.P. Tirreno-Brennero	-	-	-	-	-	-	-	36,9	63,1	100,0
C.P. Tirrenico-Nord Europa	16,6	0,5	0,5	0,0	0,0	1,6	2,2	58,1	20,5	100,0
C.P. Adriatico	3,9	1,1	0,0	1,4	0,0	17,2	6,5	69,9	0,0	100,0
C.P. dorsale centrale Mo.SE.	39,2	-	-	-	-	-	-	-	60,8	100,0
Ponte sullo Stretto di Messina	72,9	-	-	1,4	-	-	-	25,6	-	100,0
C. Trasv. e dorsale appenninica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sistemi urbani	38,5	1,5	0,9	-	-	0,5	10,3	38,6	9,7	100,0
Piastra log.ca Sardegna	22,3	0,9	1,8	0,3	5,0	3,2	3,0	53,1	10,5	100,0
Hub portuali	11,7	-	-	-	-	1,3	57,0	30,0	-	100,0
Hub interportuali	39,1	3,6	-	-	-	2,0	-	21,1	34,3	100,0
Hub aeroportuali	20,0	-	-	-	-	-	-	44,8	35,2	100,0
Schemi idrici	3,6	-	-	-	-	-	-	96,4	-	100,0
Piano energetico	45,8	-	-	-	-	-	5,7	41,7	6,8	100,0
Elettrodotti rete naz.le	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	100,0
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manten. edifici istituz.li	77,9	-	-	-	-	-	-	22,1	-	100,0
Edilizia scolastica	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0
Edilizia scolastica sicurez.	-	-	-	-	63,4	33,1	-	3,5	-	100,0
Edilizia penitenziaria	-	-	-	-	39,7	-	-	60,3	-	100,0
150° ann. Unità d'Italia	-	5,3	-	-	-	6,8	-	87,9	-	100,0
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Piccole e medie opere	-	30,9	-	-	25,9	43,2	-	-	-	100,0
Totale	21,3	1,8	1,3	0,2	1,8	2,0	2,8	37,5	31,3	100,0

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) si vedano le note corrispondenti tabella 2.3.6.

Tabella 2.3.10. - *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013** - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e macro opera – Composizione % verticale

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo revoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
Sistema valichi	0,2	0,7	-	-	-	2,5	-	6,2	0,8	2,7
C.P. Padano	12,7	63,4	61,7	-	0,5	10,0	-	8,7	59,1	26,6
C.P. Tirreno-Brennero	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,9	1,0
C.P. Tirrenico-Nord Europa	18,0	6,3	7,9	-	-	19,2	18,4	35,8	15,2	23,1
C.P. Adriatico	0,2	0,6	-	8,6	-	8,2	2,2	1,7	-	0,9
C.P. dorsale centrale	1,3	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,7
Mo.SE.	19,8	-	-	54,2	-	-	-	4,0	-	5,8
Ponte sullo Stretto di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C. Trasv. e dorsale appenninica	14,7	6,8	5,3	-	-	2,1	30,0	8,4	2,5	8,2
Sistemi urbani	19,9	9,3	25,1	37,2	53,7	31,1	20,0	27,0	6,4	19,0
Piastra log.ca Sardegna	0,7	-	-	-	-	0,8	25,6	1,0	-	1,3
Hub portuali	3,7	3,9	-	-	-	2,0	-	1,1	2,2	2,0
Hub interportuali	0,7	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9	0,8
Hub aeroportuali	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-
Schemi idrici	4,1	-	-	-	-	-	3,9	2,1	0,4	1,9
Piano energetico	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	1,7
Elettrodotti rete naz.le	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	1,2
Telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manten. edifici istituz.li	1,4	-	-	-	-	-	-	0,2	-	0,4
Edilizia scolastica	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6
Edilizia scolastica sicurez.	-	-	-	-	25,8	12,3	-	0,1	-	0,7
Edilizia penitenziaria	-	-	-	-	13,2	-	-	1,0	-	0,6
150° ann. Unità d'Italia	-	1,0	-	-	-	1,2	-	0,8	-	0,3
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Piccole e medie opere	-	8,1	-	-	6,8	10,5	-	-	-	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) si vedano le note corrispondenti tabella 2.3.6.

Dall'analisi delle disponibilità per tipologie di opere si rileva una copertura totale, come già osservato, per le opere idriche riunite nella macro opera "schemi idrici", per quelle del comparto

energetico riconducibili alle macro opere “comparto energetico” e “elettrorreti rete nazionale”, così come per i programmi speciali di edilizia scolastica e penitenziaria e per il piano “Piccole e medie opere”.

Tabella 2.3.11. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e tipologia di opera - Importi in Meuro

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo rovoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC - Opere indifferibili (2)	FSC - Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità	Importo totale	Incidenza % disponibilità sul costo
Rete stradale	8.330	162	850	11	31	543	1.476	12.772	22.030	46.206	61.034	75,7
Rete ferroviaria	1.327	1.047	-	-	-	219	401	7.999	-	10.992	49.420	22,2
Ferrovie metr.ne	2.676	72	285	47	331	425	400	7.399	1.343	12.978	14.747	88,0
Opera aeroportuale	-	-	-	-	-	-	-	33	-	33	92	36,4
Opera portuale	205	60	-	-	-	34	-	324	68	690	1.402	49,2
Interporti	133	-	-	-	-	-	-	298	235	666	747	89,2
Ponte sullo Stretto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rete idrica	733	-	-	-	-	-	92	668	109	1.602	1.606	99,7
Comp.to energ.co	-	-	-	-	-	-	-	1	2.444	2.445	2.445	100,0
Telecom.ni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	489	-	-	-	389	203	-	21	-	1.103	1.103	100,0
Edilizia penit.ria	-	-	-	-	200	-	-	303	-	503	503	100,0
Altra ed.pubblica	511	15	-	-	414	19	-	545	179	1.684	1.813	92,9
Altre opere	38	173	-	-	145	204	-	-	-	560	555	100,9
Mo.S.E.	3.560	-	-	69	-	-	-	1.252	-	4.881	5.493	88,8
TOTALE	18.001	1.529	1.135	127	1.510	1.647	2.369	31.615	26.407	84.341	140.960	59,8

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) si vedano le note corrispondenti tabella 2.3.6.

Le disponibilità risultano superiori al 90% per gli interventi sugli edifici pubblici diversi da scuole e carceri e supera l'85% per quanto riguarda gli interporti (89,2%), il Mo.S.E (88,8%) e le ferrovie metropolitane (88,0%).

La copertura per le opere stradali è del 75,7%, finanziate per il 48% con il contributo privato, mentre per le opere ferroviarie si riscontra la percentuale più bassa di copertura finanziaria (22,2%).

Tabella 2.3.12. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e tipologia di opera
Composizione % orizzontale

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo revoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC - Opere indifferibili (2)	FSC - Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE</i>										
Rete stradale	18,0	0,4	1,8	-	0,1	1,2	3,2	27,6	47,7	100,0
Rete ferroviaria	12,1	9,5	-	-	-	2,0	3,6	72,8	-	100,0
Ferrovie metr.ne	20,6	0,6	2,2	0,4	2,5	3,3	3,1	57,0	10,4	100,0
Opera aeroportuale	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	100,0
Opera portuale	29,7	8,7	-	-	-	4,9	-	47,0	9,8	100,0
Interporti	20,0	-	-	-	-	-	-	44,8	35,2	100,0
Ponte sullo Stretto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rete idrica	45,8	-	-	-	-	-	5,7	41,7	6,8	100,0
Comp.to energ.co	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	100,0
Telecom.ni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	44,4	-	-	-	35,3	18,4	-	1,9	-	100,0
Edilizia penit.ria	-	-	-	-	39,7	-	-	60,3	-	100,0
Altra ed.pubblica	30,3	0,9	-	-	24,6	1,1	-	32,4	10,7	100,0
Altre opere	6,7	30,9	-	-	25,9	36,4	-	-	-	100,0
Mo.S.E.	72,9	-	-	1,4	-	-	-	25,6	-	100,0
TOTALE	21,3	1,8	1,3	0,2	1,8	2,0	2,8	37,5	31,3	100,0

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) si vedano le note corrispondenti tabella 2.3.6.

Tabella 2.3.13. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e tipologia di opera
Composizione % verticale

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo revoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC - Opere indifferibili (2)	FSC - Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
<i>COMPOSIZIONE % VERTICALE</i>										
Rete stradale	46,3	10,6	74,9	8,6	2,1	33,0	62,3	40,4	83,4	54,8
Rete ferroviaria	7,4	68,5	-	-	-	13,3	16,9	25,3	0,0	13,0
Ferrovie metr.ne	14,9	4,7	25,1	37,2	21,9	25,8	16,9	23,4	5,1	15,4
Opera aeroportuale	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-
Opera portuale	1,1	3,9	-	-	-	2,0	-	1,0	0,3	0,8
Interporti	0,7	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9	0,8
Ponte sullo Stretto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rete idrica	4,1	-	-	-	-	-	3,9	2,1	0,4	1,9
Comp.to energ.co	-	-	-	-	-	-	-	-	9,3	2,9
Telecom.ni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Edilizia scolastica	2,7	-	-	-	25,8	12,3	-	0,1	-	1,3
Edilizia penit.ria	-	-	-	-	13,2	-	-	1,0	-	0,6
Altra ed.pubblica	2,8	1,0	-	-	27,4	1,2	-	1,7	0,7	2,0
Altre opere	0,2	11,3	-	-	9,6	12,4	-	-	-	0,7
Mo.S.E.	19,8	-	-	54,2	-	-	-	4,0	-	5,8
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

* Si veda la tabella 2.3.12.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) vedi note corrispondenti tabella 2.3.6.

Se si considerano le tipologie del finanziamento attualmente disponibili, emerge come le risorse della Legge Obiettivo siano state destinate prevalentemente alle opere stradali (46,3%), al Mo.S.E. (19,8%) e alle metropolitane (14,9%).

Per quanto riguarda il Fondo per le infrastrutture stradali e ferroviarie, invece, il 68,5% è riservato alle opere ferroviarie ed in particolare alle nuove tratte AV/AC Milano-Verona e Milano-Genova. Un altro 10,6 % spetta alle strade e un 11% ad altre opere (metropolitana di Brescia, hub portuale di Ravenna, Auditorium di Firenze, piccole e medie opere per il Mezzogiorno e opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia).

Per quanto riguarda il nuovo Fondo "sblocca cantieri", invece, il 74,9% è riservato alle opere stradali (Pedemontana veneta,

Tangenziale esterna est di Milano, asse di collegamento tra la strada statale 640 e l'autostrada A19 Agrigento – Caltanissetta e asse viario Quadrilatero Umbria-Marche). Il restante 25,1 % spetta alle ferrovie metropolitane (M4 di Milano e linea 1 di Napoli).

Rispetto al Fondo revoche, la maggiore quota spetta al M.O.S.E. (54,2%). Un altro 37,2% alla linea C della metropolitana di Roma e il restante 8,6% alla SS 172 dei Trulli.

Per quanto riguarda il Fondo Infrastrutture: il 22% è riservato alle metropolitane; il 27% a edifici pubblici ed in particolare agli interventi urgenti finalizzati al ripristino degli edifici pubblici nella città e nella provincia dell'Aquila; il 26% all'edilizia scolastica; il 13% all'edilizia penitenziaria. Le restanti quote spettano a opere stradali minori (2%) e ad altre opere (meno del 10%).

Il finanziamento privato risulta destinato per l'83,4% alle opere stradali, principalmente da attribuire alle società concessionarie autostradali. Da segnalare il 9,3% finalizzato al comparto energetico e il 5,1% alle metropolitane.

Con riferimento infine al cd. fattore “tempo”, è possibile valutare lo stato di attuazione del Programma mettendo in relazione i parametri della disponibilità finanziaria ed il completamento degli interventi.

Le opere realizzate prima del 2012 sono state finanziate per l'88% da risorse pubbliche e la quota imputabile ai Fondi Legge Obiettivo è stata del 29% (975 milioni su un finanziamento pubblico complessivo di 3.389 milioni).

Per quanto riguarda le opere ultimate nel 2012 invece le risorse private sono prevalenti (72,5%). I capitali privati rappresentano quasi il 60% delle disponibilità delle opere con ultimazione prevista entro il 2014. Rientrano in questo gruppo i collegamenti autostradali Brescia-Bergamo-Milano e Raccordo Villesse-Gorizia.

La gran parte delle risorse destinate dai Fondi Legge Obiettivo riguarda opere il cui completamento è previsto tra il 2015 e il 2020

(66%). Un altro 20% è destinato a opere che saranno completate dopo il 2020.

Il 74% delle risorse del Fondo delle infrastrutture stradali, ferroviarie e relativo ad opere di interesse strategico è destinato a opere il cui completamento è previsto dopo il 2020. Il 90% delle risorse del Fondo “sblocca cantieri” e il 100% delle risorse del Fondo revoche sono destinate a opere che dovrebbero concludersi entro il 2020. Percentuali comprese tra il 41% e il 64% delle risorse dei Fondi “infrastrutture”, delle “opere indifferibili”, del “Piano Nazionale per il Sud” e di “altri finanziamenti pubblici” sono destinate a opere con ultimazione prevista tra il 2015 e il 2020. Infine una quota del 39% delle risorse private è destinata a opere che si dovrebbero concludere tra il 2015 e il 2020 e un'altra quota del 45% a opere che dovrebbero concludersi dopo il 2020. Tale percentuale sembra destinata ad aumentare in vista degli effetti attesi dalle nuove misure volte ad incentivare il coinvolgimento del settore privato nella realizzazione e gestione di infrastrutture di pubblica utilità e nell'erogazione di servizi di interesse economico generale.

In generale, si riscontra una disponibilità totale per le opere che si dovrebbero concludere entro il 2014. Risulta invece del 90% per le opere che si dovrebbero concludere entro il 2020 e non raggiunge il 35% per le opere che si concluderanno più tardi.

Tabella 2.3.14. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - *Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e anno di ultimazione lavori – Importi in Meuro*

	Fondi Legge Obiettivo	infrastrutture ferroviarie e	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo rovoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità	Importo totale	Incidenza % disponibilità sul costo
Prima del 2009	78	-	-	-	-	-	-	18	126	222	193	115,2
2009	355	-	-	-	-	-	-	2.005	159	2.518	2.181	115,5
2010	30	-	-	-	-	-	-	36	-	65	60	109,4
2011	513	-	-	-	-	-	-	355	198	1.066	1.029	103,5
2012	208	-	-	-	26	14	-	208	1.203	1.659	1.636	101,4
2013	752	105	-	-	1	7	12	2.967	493	4.337	4.315	100,5
2014	182	15	-	-	68	129	-	895	1.803	3.091	3.080	100,3
2015-2020	11.864	222	1.022	127	614	1.047	1.248	16.401	10.384	42.930	47.957	89,5
Oltre 2020	3.513	1.137	113	-	-	212	1.109	8.590	11.977	26.650	77.260	34,5
ND	506	50	-	-	801	240	-	141	65	1.803	3.250	55,5
TOTALE	18.001	1.529	1.135	127	1.510	1.647	2.369	31.615	26.407	84.341	140.960	59,8

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelin - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) vedi note corrispondenti tabella 2.3.6.

Tabella 2.3.15. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Risorse disponibili per tipologia del finanziamento e anno di ultimazione lavori – Composizione %

	Fondi Legge Obiettivo	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (4)	Fondo reveoche (5)	Fondo infrastrutture	FSC – Opere indifferibili (2)	FSC – Fondi Piano Nazionale per il Sud (3)	Altri finanziamenti pubblici (6)	Finanziamenti privati (7)	Totale disponibilità
COMPOSIZIONE % ORIZZONTALE										
Prima del 2009	35,1	-	-	-	-	-	-	8,3	56,7	100,0
2009	14,1	-	-	-	-	-	-	79,6	6,3	100,0
2010	45,4	-	-	-	-	-	-	54,6	-	100,0
2011	48,1	-	-	-	-	-	-	33,3	18,6	100,0
2012	12,5	-	-	-	1,6	0,8	-	12,5	72,5	100,0
2013	17,3	2,4	-	-	-	0,2	0,3	68,4	11,4	100,0
2014	5,9	0,5	-	-	2,2	4,2	-	29,0	58,3	100,0
2015-2020	27,6	0,5	2,4	0,3	1,4	2,4	2,9	38,2	24,2	100,0
Oltre 2020	13,2	4,3	0,4	-	-	0,8	4,2	32,2	44,9	100,0
ND	28,1	2,8	-	-	44,4	13,3	-	7,8	3,6	100,0
TOTALE	21,3	1,8	1,3	0,2	1,8	2,0	2,8	37,5	31,3	100,0
COMPOSIZIONE % VERTICALE										
Prima del 2009	0,4	-	-	-	-	-	-	0,1	0,5	0,3
2009	2,0	-	-	-	-	-	-	6,3	0,6	3,0
2010	0,2	-	-	-	-	-	-	0,1	-	0,1
2011	2,8	-	-	-	-	-	-	1,1	0,7	1,3
2012	1,2	-	-	-	1,7	0,8	-	0,7	4,6	2,0
2013	4,2	6,9	-	-	0,1	0,4	0,5	9,4	1,9	5,1
2014	1,0	1,0	-	-	4,5	7,8	-	2,8	6,8	3,7
2015-2020	65,9	14,5	90,0	100,0	40,7	63,5	52,7	51,9	39,3	50,9
Oltre 2020	19,5	74,4	10,0	-	-	12,9	46,8	27,2	45,4	31,6
ND	2,8	3,3	-	-	53,0	14,6	-	0,4	0,2	2,1
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

NB: per le note (1), (2), (3), (4), (5), (6) e (7) vedi note corrispondenti tabella 2.3.6.

2.3.3 Il fabbisogno residuo

Al 31 ottobre 2013, sulla base delle informazioni disponibili e delle fonti ufficiali, per gli interventi deliberati dal CIPE, rispetto all'ammontare complessivo presunto del deliberato pari a 140.960

milioni di euro, permane un fabbisogno finanziario non “coperto” di oltre 57 miliardi.

Per le opere attualmente in corso di costruzione il fabbisogno risulta pari a circa 16,4 miliardi, che corrispondono a circa un quarto del loro costo totale (24,1%).

Quote importanti di risorse da acquisire riguardano le opere attualmente affidate, con una esigenza finanziaria di circa 14 miliardi e 279 milioni pari al 60,6% del costo previsto, e quelle in fase di progettazione, con una esigenza finanziaria di oltre 41 miliardi pari al 75,4% del costo previsto.

Meno rilevanti le esigenze finanziarie delle opere in gara: 970 milioni su un costo di 6 miliardi e 99 milioni pari al 15,9%.

Tabella 2.3.16. - *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013** - Fabbisogno residuo per stato di avanzamento – Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Progettazione	31.332	41.557	75,4
In gara (a)	970	6.099	15,9
Affidati	8.653	14.279	60,6
Lavori in corso	16.372	68.050	24,1
Ultimati (b)	10	9.414	0,1
Misto (c)	-	1.470	-
Contratto rescisso (d)	58	92	63,6
Totale	57.396	140.960	40,7

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

** Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.*

NB: per le note (a), (b), (c), (d) vedi note corrispondenti tabella 2.3.6.

Per quanto concerne la tipologia delle opere, per le opere ferroviarie permane un fabbisogno residuo elevato, di oltre 38 miliardi, corrispondente al 78% del costo totale delle opere deliberate.

Le strade registrano un fabbisogno di 15 miliardi e 455 milioni, che corrisponde al 25,3% del totale dei costi stimati per questa categoria di opere.

Tabella 2.3.17. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Fabbisogno residuo per tipologia di opera - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Rete stradale	15.455	61.034	25,3
Rete ferroviaria	38.429	49.420	77,8
Ferrovie metropolitane	1.785	14.747	12,1
Opera aeroportuale	58	92	63,6
Opera portuale	713	1.402	50,8
Interporti	81	747	10,8
Ponte sullo Stretto	-	-	-
Rete idrica	129	1.606	8,0
Comparto energetico	-	2.445	-
Telecomunicazioni	-	-	-
Edilizia scolastica	-	1.103	-
Edilizia penitenziaria	-	503	-
Altra edilizia pubblica	129	1.813	7,1
Altre opere	5	555	0,9
Mo.S.E.	613	5.493	11,2
TOTALE	57.396	140.960	40,7

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

Rispetto alle macro opere si osserva un fabbisogno residuo elevato nel sistema valichi (81%), nel quale si collocano i collegamenti ferroviari Torino-Lione e Verona-Brennero compresi i tunnel, nel corridoio Tirreno Brennero (84%) nonché negli Hub aeroportuali (89%).

Tabella 2.3.18. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Fabbisogno residuo per macro opera -Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Sistema valichi	9.819	12.088	81,2
C.P. Padano	15.543	37.913	41,0
C.P. Tirreno-Brennero	4.220	5.035	83,8
C.P. Tirrenico-Nord Europa	16.819	36.053	46,7
C.P. Adriatico	132	914	14,4
C.P. dorsale centrale	-	598	-
Mo.SE.	613	5.493	11,2
Ponte sullo Stretto di Messina	-	-	-
C. trasv. e dorsale appenninica	6.672	13.475	49,5
Sistemi urbani	2.313	18.259	12,7
Piastra logistica Sardegna	-	1.049	-
Hub portuali	713	2.299	31,0
Hub interportuali	81	747	10,8
Hub aeroportuali	281	316	89,0
Schemi idrici	129	1.606	8,0
Comparto energetico	-	1.412	-
Elettrodotti rete nazionale	-	1.033	-
Telecomunicazioni	-	-	-
Mantenim. edifici istituzionali	-	321	-
Edilizia scolastica	-	489	-
Edilizia scolastica sicurezza	-	614	-
Edilizia penitenziaria	-	503	-
150° annivers. Unità d'Italia	62	344	18,0
Parco della salute – Osp. Molinette	-	-	-
Piccole e medie opere	-	399	-
TOTALE	57.396	140.960	40,7

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni.

Il fabbisogno elevato delle opere ferroviarie si riflette a livello territoriale soprattutto sul fabbisogno delle regioni Trentino Alto Adige, Piemonte, Liguria, Emilia Romagna e Umbria.

Per quanto riguarda le regioni dove si concentrano le maggiori risorse e un investimento rilevante, va segnalata la situazione della Lombardia che, a fronte di un investimento complessivo previsto di oltre 24 miliardi, registra un fabbisogno inferiore al 28%.

Tra le altre regioni con un investimento elevato, il Veneto presenta una carenza di risorse pari al 33,4%, ovvero 6.478 milioni su un costo complessivo di 19 miliardi 375 milioni. Situazioni simili: nel Lazio, con un fabbisogno del 35% a fronte di un costo complessivo di 10 miliardi 772 milioni; in Sicilia, con un fabbisogno del 38% su un costo complessivo di 9 miliardi e 212 milioni; in Campania, con un fabbisogno del 20% su un costo complessivo di 8 miliardi e 149 milioni.

In generale, le regioni del Nord, dove si trova localizzata la gran parte delle opere ferroviarie deliberate dal CIPE, scontano una carenza di risorse pari al 49%, mentre nelle regioni del Centro si riscontra un fabbisogno residuo pari al 41,9%. Nel Mezzogiorno, invece, si rileva un deficit delle disponibilità finanziarie inferiore al 25% del costo complessivo delle opere esaminate dal CIPE.

Tabella 2.3.19. - Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013* - Fabbisogno residuo per regione - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Piemonte (a)	7.902	10.256	77,0
Valle d'Aosta	-	-	-
Lombardia (b)	6.759	24.334	27,8
Liguria (c)	7.111	9.819	72,4
Trentino Alto Adige	6.325	7.277	86,9
Veneto (d)	6.478	19.375	33,4
Friuli Venezia Giulia (e)	185	2.153	8,6
Emilia Romagna (f)	4.561	6.762	67,5
Toscana (g)	62	2.644	2,3
Umbria (h)	5.013	7.164	70,0
Marche (i)	66	720	9,2
Lazio (l)	3.774	10.772	35,0
Abruzzo (m)	48	797	6,0
Molise (n)	24	200	12,2
Campania (o)	1.650	8.149	20,2
Puglia (p)	66	1.553	4,3
Basilicata (q)	0	1.836	0,0
Calabria (r)	672	2.549	26,4
Sicilia (s)	3.470	9.212	37,7
Sardegna (t)	98	2.269	4,3
N.R. a livello regionale (u)	3.132	13.120	23,9
TOTALE	57.396	140.960	40,7
NORD	39.320	79.976	49,2
CENTRO	8.915	21.300	41,9
MEZZOGIORNO(v)	9.094	37.648	24,2
N.R. a livello macroarea (w)	67	2.036	3,3

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

NB: per le note da (1) a (13) vedi “Note alla tabella 2.2.7.”

Rispetto ai tempi di realizzazione, un primo dato è che il 65,5% del fabbisogno riguarda opere per le quali, al 31 ottobre 2013, si prevede il completamento dopo il 2020.

Dalla tabella seguente si rileva come il fabbisogno residuo risulta minimo per le opere il cui completamento è previsto entro la fine del 2014 (2%), mentre resta da finanziare una quota pari al 10,9% per quelle opere che dovrebbero essere finite entro il 2020.

Tabella 2.3.20. - *Opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 ottobre 2013** - Fabbisogno residuo per anno di ultimazione lavori - Importi in Meuro

	Fabbisogno residuo	Costo	Incidenza % fabbisogno residuo sul costo
Prima del 2009	0	193	0,0
2009	0	2.181	0,0
2010	0	60	0,0
2011	1	1.029	0,1
2012	0	1.636	0,0
2013	9	4.315	0,2
2014	62	3.080	2,0
2015-2020	5.245	47.957	10,9
Oltre 2020	50.628	77.260	65,5
ND	1.451	3.250	44,6
TOTALE	57.396	140.960	40,7

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

* Dati al netto di cinque procedimenti interrotti del costo complessivo di 9.670 milioni: sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 147; Nuova conca di accesso al porto di Cremona (opera riportata nell'11° Allegato) – scheda 145; Bologna Metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese (opera non riportata nell'11° Allegato) – scheda 187; Ponte sullo Stretto di Messina (opera riportata nell'11° Allegato) - scheda 65.

CAPITOLO TERZO

LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA MACRO OPERA “SISTEMI URBANI” - “PROGRAMMA GRANDI STAZIONI” *

3.1. Premessa

Come è noto, l'art.1, della Legge n.443/2001, stabiliva che: *“le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese”* (comma 1), vengono individuate dal Governo, delegandolo – a tal fine – ad emanare *“entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o piu' decreti legislativi volti a definire un quadro normativo finalizzato alla celere realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti individuati...”* (comma 2), con la previsione di *“affidamento, mediante gara ad evidenza pubblica ..., della realizzazione delle infrastrutture strategiche ad un unico soggetto contraente generale o concessionario”* (comma 2, lett. e). In relazione a tale ultimo aspetto, va ricordato che la possibilità di affidamento unitario a *contraente generale* è stata inizialmente disciplinata dall'art.16, comma 3, del D.lgs. 190/2002, come strumento alternativo alla concessione, per la realizzazione di progetti di importo superiore a duecentocinquanta milioni di euro, caratterizzati da *“interconnessione con altri sistemi di collegamento europei”* o *“complessità dell'intervento tale da richiedere un'unica logica realizzativa e gestionale”*, nonché *“estrema complessità tecnico-organizzativa”*; fermo restando che *“i progetti che non abbiano le caratteristiche sopra indicate sono realizzati con appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione, in uno o più lotti ovvero con appalto di sola esecuzione ove sia stato predisposto il progetto esecutivo”*.

Con la Delibera CIPE n.121/2001, dopo aver premesso che: *“il Documento di programmazione economica e finanziaria 2002-2006, ..., prevede la realizzazione di un programma di opere pubbliche ritenute strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione del Paese, stimando l'importo complessivo*

* A cura dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture.

del programma in 100.000 miliardi di lire (51.646 Meuro) distribuito nell'arco dell'intera legislatura, con finanziamento per il 50% a carico del bilancio pubblico e per il 50% mediante ricorso al project-financing...”, veniva approvato il “1° Programma delle opere strategiche”, articolato in numerose Macro Opere, tra le quali figura quella denominata “Sistemi Urbani”.

Sotto questa dizione sono stati ricompresi oltre 30 ‘sottosistemi’, a loro volta articolabili in interventi caratterizzati da una propria autonomia; nello specifico, il sottosistema “Programma Grandi Stazioni” presupponeva l’esecuzione di interventi di riqualificazione degli edifici di stazione e di realizzazione delle infrastrutture complementari in tutte le *“13 principali stazioni ferroviarie italiane, ... che rappresentano un circuito commerciale dalle enormi potenzialità... interessato ogni anno da oltre 600 milioni di persone (viaggiatori e non) con esigenze ed aspettative differenti”.*

3.2. Il programma “Grandi Stazioni”

La Grandi Stazioni S.p.A., controllata al 60% da Ferrovie dello Stato S.p.A. ed al 40% da Eurostazioni S.p.A., in qualità di concessionaria in esclusiva dei complessi immobiliari delle principali stazioni italiane, aveva ritenuto vantaggioso e qualificante proporre un programma unitario avente ad oggetto non solo gli edifici di stazione in senso proprio, ma anche le aree urbane di contorno. Con tali presupposti, un volta conseguito l’inserimento del “Programma” tra gli interventi relativi alle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale e, soprattutto, una volta ottenuto il finanziamento (Delibera CIPE n.14/2003) pari a 261 milioni di Euro (riferito alle ‘opere complementari’, cioè alle opere esterne alle stazioni finalizzate alla riqualificazione del sistema urbano di contorno ed alla realizzazione del sistema di videosorveglianza integrata, il cui importo era stato stimato – giusto progetto preliminare - in euro 284.466.000), optava per cumulare il suddetto finanziamento a quelli RFI e Grandi Stazioni, relativi ai lavori di riqualificazione interni alle stazioni (il cui importo complessivo era

stato stimato – giusto progetto definitivo - in euro 293.743.270), e procedere all'affidamento a *general contractor* anche per le opere interne non finanziate con i fondi della Legge obiettivo.

In dettaglio, la procedura di gara prescelta presupponeva di intervenire su 13 distinte stazioni, dislocate nelle principali città italiane, per ciascuna delle quali erano individuabili più sub-interventi diversi (opere interne edificio stazione, impiantistica *Informazioni al Pubblico*, sistemazioni esterne con o senza modifiche alla viabilità, realizzazione di parcheggi), ciascuno dei quali equiparato ad una WBS (dall'espressione inglese *Work Breakdown Structure*, traducibile con Struttura Analitica di Progetto, a voler intendere l'elenco di tutte le attività che costituiscono un progetto da realizzare, caratterizzato da una propria autonomia). La peculiarità dei singoli interventi si ricollega quindi alla sussistenza di circostanze che ne condizionano l'espletamento, quali la necessità di interfacciarsi con altre Amministrazioni Pubbliche e di eseguire i lavori limitando le interferenze con le normali attività che quotidianamente si svolgono nelle stazioni.

3.3. La procedura per l'individuazione del *general contractor*

Il bando per individuare il *general contractor* unico veniva pubblicato in data 16/06/2003, con un importo a base d'asta pari a Euro 557.016.000, di cui Euro 482.750.000 per lavori e Euro 60.800.000 per lo svolgimento quadriennale di servizi di conduzione e manutenzione sugli edifici di stazione.

Contro tale bando veniva proposto - da parte dell'ANCE - ricorso al TAR Lazio, che nell'udienza di merito del 12/02/2004, lo accoglieva, avendo ritenuto illegittimo l'accorpamento in un'unica gara dei lavori relativi alle singole stazioni, in quanto considerato lesivo dei principi generali volti ad assicurare un'adeguata concorrenza tra gli operatori del settore.

La Grandi Stazioni S.p.A., ritenendo ancora valida la scelta originaria di procedere attraverso l'affidamento unitario a *general*

contractor, proponeva appello al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR Lazio. Il Consiglio di Stato si pronunciava in data 16/04/2004, accogliendo l'appello sotto lo specifico profilo della carenza di legittimazione attiva dell'ANCE, in quanto in una posizione di conflitto di interessi con i costruttori edili (aderenti alla stessa Associazione) in possesso dei requisiti per partecipare alla gara (anche in raggruppamento temporaneo) e potenziali partecipanti alla selezione.

A seguito dell'esito positivo dell'appello al Consiglio di Stato, veniva confermato ai raggruppamenti concorrenti il termine ultimo per la presentazione delle offerte, fissato al 28/04/2004: la gara, tuttavia, andava deserta.

3.4. Le soluzioni alternative all'affidamento a *general contractor*

A seguito dell'esito infruttuoso di questa prima gara, la Grandi Stazioni S.p.A. deliberava di procedere a un primo parziale spaccettamento degli interventi previsti dal "Programma", estrapolando da esso gli interventi relativi alla realizzazione delle sole opere interne delle stazioni di Milano, Torino e Napoli (per il particolare rilievo - sia in termini temporali che tecnico economici - e per alcune contingenze di natura temporale), per le quali veniva previsto l'affidamento tramite appalto integrato, ai sensi della Legge n.109/1994.

Nel contempo, si procedeva all'estrapolazione anche delle opere finalizzate alla realizzazione del sistema unitario di videosorveglianza, ritenendo anche per esse più opportuno funzionale procedere a un affidamento separato - tramite appalto di fornitura e posa in opera - in considerazione della loro spiccata specializzazione e della conseguente particolare caratterizzazione esecutiva.

Per tutti gli altri interventi ricompresi nel "Programma" si riteneva comunque preferibile indire nuovamente un appalto per l'individuazione del *general contractor*, ma – mentre nei casi suddetti le

procedure di gara andavano a buon fine – il nuovo bando per l'affidamento al *general contractor*, pubblicato come i precedenti in data 23/08/2004, formava oggetto di una nuova impugnativa da parte dell'ANCE, in questo caso unitamente ad alcune imprese associate.

In considerazione di questa nuova impugnativa e nel tentativo di trovare una composizione bonaria che - venendo incontro alle esigenze dell'ANCE - evitasse il prolungarsi del contenzioso,

si procedeva alla suddivisione degli interventi per area geografica, con individuazione di cinque lotti che prevedevano l'accorpamento delle opere interne (riqualificazione stazioni) e delle infrastrutture complementari (opere a contorno finanziate con fondi Legge obiettivo).

Rispetto alle concrete modalità di affidamento dei cinque lotti, veniva infine deciso di ricorrere alla tipologia dell'appalto integrato, secondo le regole ordinarie dettate dalla Legge 109/1994.

Pertanto, si decideva di procedere con i bandi di gara per gli interventi del Programma Grandi Stazioni — non ancora affidati - attraverso cinque distinti appalti integrati suddivisi per aree geografiche, secondo il seguente criterio territoriale

- Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona
- Torino e Milano (opere complementari), Genova Principe, Genova Brignole;
- Bologna, Firenze;
- Roma (opere complementari);
- Napoli (opere complementari), Bari e Palermo.

Per quanto riguarda il lotto di Roma, dopo ulteriori approfondimenti tecnici, si decideva di sviluppare autonomamente la progettazione esecutiva, per procedere poi all'affidamento mediante appalto di sola esecuzione (e non di un appalto integrato).

In data 29/07/2005 si procedeva alla pubblicazione dei relativi bandi di gara; nelle date 21 luglio, 23 luglio e 1° settembre 2006 interveniva l'aggiudicazione provvisoria, mentre l'aggiudicazione definitiva veniva disposta in data 21/12/2006.

Per quanto riguarda il presente *focus*, viene descritto di seguito l'iter che ha caratterizzato gli appalti del Lotto Centro e del Lotto Nord Ovest, oggetto di specifico accertamento ispettivo.

3.5. L'espletamento degli appalti del Lotto Centro e del Lotto Nord Ovest

Si riportano gli estremi degli affidamenti e delle criticità rilevate, espresse sia con variazioni di tipo economico e temporale, sia nel rapporto con il soggetto aggiudicatario, anch'esso variato nella sua configurazione, sia nei rapporti con soggetti terzi:

1) ***Appalto Integrato - Lotto Centro***: “Adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella”.

Importo complessivo a base di gara: €.64.419.175,18.

Importo di aggiudicazione: €.50.593.709,26 (ribasso 22,51%).

Consegna delle attività di progettazione esecutiva: 26/04/2007.

2) ***Appalto Integrato - Lotto Nord Ovest***: “Adeguamento funzionale degli edifici di stazione e opere infrastrutturali complementari: Genova Porta Principe e Genova Brignole; Opere infrastrutturali complementari agli edifici stazione: Torino Porta Nuova e Milano Centrale”.

Importo complessivo a base di gara: €.54.890.630,36.

Importo di aggiudicazione: €.45.419.705,86 (ribasso 18,16%).

Consegna delle attività di progettazione esecutiva: 24/04/2007.

3.5.a. Le variazioni di ordine economico nei lavori a farsi

Lotto Centro: rispetto all'importo contrattuale per lavori, pari a 44,64 Mln di Euro, all'atto dell'accertamento ispettivo l'affidamento ascendeva a 43,20 Mln di Euro, registrando quindi una diminuzione in valore. Bisogna però tener conto dello stralcio del sistema di Informazione al Pubblico (IaP) a messaggio variabile (per una spesa di circa 2,5 Mln di Euro), affidato ad altro operatore economico

dopo la stipula del contratto; inoltre risultava quasi perfezionata una perizia di variante suppletiva di importo pari a circa 1,6 Mln di Euro.

Restava poi indeterminata la ricaduta economica del lungo e complesso iter di revisione progettuale dovuto alle modifiche apportate in sede CIPE alle opere esterne di Bologna.

Infine, risultava ancora in piedi un contenzioso riguardante 'riserve' per circa 10 Mln di Euro, mentre altre erano state tacitate con la cifra di €350.000,00.

Lotto Nord Ovest: per effetto di tre significative variazioni suppletive, l'importo affidato è passato da 45,41 Mln di Euro a 61,72 Mln di Euro, con un incremento pari al 36% circa.

Dette variazioni sono state descritte come la conseguenza sia del recepimento delle prescrizioni CIPE nella progettazione esecutiva, sia del maggior grado di approfondimento progettuale (che - sulla base di un quadro conoscitivo di maggior dettaglio - ha imposto soluzioni tecniche più appropriate). Dal punto di vista economico non si rilevavano macroscopici stravolgimenti, ma è apparso oggettivamente atipico che le riserve iscritte a più riprese sugli atti contabili abbiano trovato la loro tacitazione in sede di sottoscrizione degli Atti suppletivi al contratto.

3.5.b. Le variazioni di ordine temporale nell'esecuzione dei lavori

Lotto Centro: secondo il contratto d'appalto tutti i lavori contemplati in progetto dovevano essere eseguiti entro il termine massimo di 1.124 giorni, decorrenti dal verbale di consegna delle attività di progettazione esecutiva, redatto il 26/04/2007; ne conseguiva una previsione di ultimazione collocabile attorno alla metà del 2010. Alla luce dei dati acquisiti nel corso della visita ispettiva, le opere interne alle stazioni di Firenze e Bologna avrebbero potuto essere ultimate non prima del 30/09/2013, mentre per le opere esterne di Bologna - anche ipotizzando il sollecito compimento dell'iter di approvazione del progetto esecutivo in variante - l'appalto in questione potrà forse essere

ultimato nella seconda metà del 2015, e quindi con un ritardo superiore ai 5 (cinque) anni rispetto alle originarie previsioni contrattuali.

Lotto Nord Ovest: secondo il contratto d'appalto tutti i lavori contemplati in progetto dovevano essere eseguiti entro il termine massimo di 915 giorni, decorrenti dal verbale di consegna delle attività di progettazione esecutiva, redatto il 24/04/2007; ne conseguiva una previsione di ultimazione collocabile attorno alla fine di ottobre del 2009. Con la firma dell'Atto aggiuntivo n.3, in data 27/09/2011, il termine ultimo avrebbe dovuto cadere il 26/07/2013: In realtà, da quanto acquisito nel corso dei sopralluoghi effettuati a Genova, la rivisitazione temporale in atto dovrebbe far slittare la suddetta data fino al 24/10/2014. Il condizionale è d'obbligo, poiché presuppone il completo superamento delle difficoltà manifestate dell'A.T.I. e delle problematiche al contorno; resta inteso che in caso contrario anche quest'ultimo termine, che si colloca circa 5 (cinque) anni più tardi di quanto previsto dall'originario contratto d'appalto, potrebbe non essere garantito.

3.5.c. Il rapporto con l'A.T.I. aggiudicataria e le modifiche intervenute in essa

Lotto Centro: secondo il contratto, l'aggiudicatario doveva redigere la progettazione esecutiva entro 90 giorni dal formale inizio delle relative attività; avendo rilevato il grave inadempimento nell'obbligazione assunta, la Grandi Stazioni S.p.A. diffidava formalmente l'A.T.I. aggiudicataria a consegnare gli idonei elaborati entro un termine perentorio, pena la risoluzione del contratto.

L'A.T.I. - a sua volta - notificava a Grandi Stazioni S.p.A. un atto di significazione, diffida e messa in mora, imputandole comportamenti forieri di ingenti oneri e danni; il sostanziale stallo veniva apparentemente superato allorquando la mandataria dell'A.T.I. segnalava le trattative in corso per la cessione di un ramo d'azienda (comprensiva dei rapporti giuridici riguardanti l'appalto in questione) in favore di altra Ditta. Sul conseguente atto di vendita la

Grandi Stazioni S.p.A. esprimeva il proprio nulla osta e con un Atto ricognitivo al contratto, sottoscritto il 18/09/2009, poneva le basi per una 'ripartenza' dell'appalto.

L'accelerazione auspicata non vi è stata, giacché l'approvazione della progettazione esecutiva delle opere interne della stazione di Firenze è intervenuta solo in data 30/11/2010, seguita il 31/12/2010 dall'approvazione dell'omologo progetto riguardante le opere interne della stazione di Bologna; per di più, i precedenti problemi sono riemersi con forza nel prosieguo dell'iter procedurale, tanto da portate ad una seconda formale diffida e messa in mora in data 16/03/2011.

Dopo un iniziale e limitato adempimento da parte all'A.T.I. di nuova configurazione (accompagnato dall'iscrizione di riserve sugli atti contabili), il protrarsi del ritardo nella progettazione delle opere esterne di Bologna ha dato luogo ad una nuova diffida, inviata da Grandi Stazioni S.p.A. all'aggiudicatario in data 11/09/2012; in pendenza del termine intimato con la diffida, l'A.T.I. appaltatrice ha replicato, in data 15/10/2012, con un Atto di citazione, per ottenere la risoluzione giudiziale del contratto di appalto, cui ha fatto seguito la nota del 18/10/2012, comunicante la *"chiusura dei cantieri in essere previo esperimento di tutte le lavorazioni necessarie per la loro messa in sicurezza"*.

Le imprese mandanti dell'A.T.I., con note in data 26/10/2012, hanno comunicato di dissociarsi dalle iniziative volte allo scioglimento del rapporto, assunte dalla mandataria, manifestando la propria intenzione di proseguire ed ultimare i lavori oggetto dei contratti d'appalto in corso di esecuzione, nonché di acquisire dalla medesima mandataria il ramo d'azienda comprensivo delle posizioni giuridiche riguardanti il contratto in questione.

Lotto Nord Ovest: nel corso dell'esecuzione dei lavori, la mandataria si è trovata coinvolta in vicende giudiziarie ed ha manifestato significative difficoltà economico-finanziarie (nascenti da altri rapporti contrattuali), cui ha corrisposto una forte diminuzione della produzione, trasformatasi - nei primi mesi del 2012 - in un blocco totale delle attività. Il conseguente recesso

dell'impresa mandataria, intervenuto in data 17/05/2012, si è abbinato all'analogo recesso di una delle due mandanti (in amministrazione straordinaria), intervenuto in data 15/05/2012.

La strada seguita da Grandi Stazioni S.p.A. è stata indicata dall'altra (residua) mandante, che ha proposto di subentrare nel contratto in essere - possedendo i requisiti necessari - ferma restando l'attribuzione delle responsabilità pregresse ai soggetti che ne erano formalmente investiti. Questa disponibilità è stata registrata con un Atto ricognitivo, sottoscritto il 15/06/2012, cui si ricollega una revisione del cronoprogramma esecutivo, nel quale tener conto della durata del blocco lavorativo, per rideterminare i termini di ultimazione di tutte le opere previste.

3.5.d. Lo stato del contenzioso

Lotto Centro: l'iscrizione sugli atti contabili di n.35 riserve da parte dell'impresa è stata affrontata - parzialmente - con l'Atto ricognitivo del settembre 2009, che ha rivestito anche il valore di atto transattivo, in quanto ha previsto la rinuncia - da parte di Grandi Stazioni S.p.A. - alle penali per ritardo maturate sino a quel momento, e l'accettazione - da parte della nuova mandataria - della somma di €.350.000,00, a tacitazione di tutte riserve, escluse però la n.1, la n.20 e la n.21, afferenti il ritardo nell'avvio delle attività riguardanti le opere esterne di Bologna, ed il cui importo (circa 10 Mln di Euro), per accordo tra le parti, restava 'sterilizzato', a condizione di una sollecita risoluzione del problema (purtroppo non avvenuta).

La scelta della risoluzione parziale delle riserve non sembra pienamente conforme allo spirito della vigente norma, la quale presuppone all'art.240, comma 2, del D.Lgs.n.163/06, che l'istituto dell'accordo bonario debba riguardare tutte le riserve iscritte fino al momento dell'avvio del relativo procedimento. In proposito, tuttavia, Grandi Stazioni S.p.A. ha ritenuto che l'utilizzo della transazione ex art.239, comma 1, del citato Codice, restasse consentito anche al di fuori dei casi in cui è previsto il procedimento dell'accordo bonario ex art.240.

Di fatto, è stato mantenuto in vita un elemento di patologia dell'appalto, con ripercussioni sul successivo sviluppo del procedimento, caratterizzato da un nuovo contenzioso fondato in parte sui medesimi motivi di quello precedente, con l'apposizione di ulteriori riserve che comprendono anche gli aggiornamenti 'onerosi' di quelle provvisoriamente sterilizzate.

Lotto Nord Ovest: con la firma dell'Atto Aggiuntivo n.2 del 21/07/2010, di importo pari a €.9.309.785,96 (+19%), l'impresa ha rinunciato alle riserve iscritte a tutto il S.A.L. n.8, a fronte della rinuncia di Grandi Stazioni alle contestazioni fino ad allora insorte.

Analogamente, con la firma dell'Atto Aggiuntivo n.3 del 27/09/2011, di importo pari a €.2.131.685,26 (+3,7%), l'impresa ha rinunciato alle riserve iscritte a tutto il S.A.L. n.15, ad eccezione della n.9, inerente il parcheggio multipiano di Genova Brignole.

Appare oggettivamente atipico che le riserve iscritte a più riprese sugli atti contabili trovino la loro tacitazione in sede di sottoscrizione degli Atti suppletivi al contratto, fermo restando che sussistono situazioni di contenzioso non risolto.

3.5.e. I condizionamenti esterni

Per entrambi i lotti oggetto di indagine, la tempistica del procedimento in esame ha risentito della necessità di ottemperare ad una serie di 'passaggi burocratici obbligati', con il coinvolgimento di molteplici soggetti. Infatti - dopo il fallito esperimento di affidare le opere ad un contraente generale - la gara è stata bandita nel luglio 2005 sulla base del progetto definitivo delle sole opere interne alle stazioni interessate, mentre il CIPE ha poi approvato i progetti definitivi delle corrispondenti opere esterne (dopo le previste conferenze di servizi svolte in seno al Ministero delle Infrastrutture) con la Delibera n.129/2006, pubblicata a fine ottobre di quello stesso anno; ciò ha reso finalmente possibile procedere con l'aggiudicazione, intervenuta nel dicembre 2006. Conseguentemente alla sottoscrizione del contratto, l'appaltatore ha poi dovuto rendere esecutivo il progetto posto a base di gara, recependo le numerose prescrizioni allegate alla Delibera CIPE n.129/2006 (72 per il Lotto

centro e 74 per il lotto Nord Ovest), alcune delle quali fortemente impattanti sia in termini di sviluppo progettuale che di correlata stima economica, data anche la necessità di risolvere ulteriori interferenze e problematiche coinvolgenti Enti terzi. Di fatto, i lavori iniziavano nel 2009, dando la precedenza alle opere interne (cioè alla riqualificazione dei fabbricati di stazione e delle aree connesse, partendo dalle aree progressivamente disponibili), nelle more dell'ulteriore approfondimento dei progetti delle opere esterne.

Lotto Centro: per le opere esterne relative a Bologna Centrale si sono rese necessarie varianti ritenute di carattere sostanziale; pertanto veniva autorizzato dal CIPE - nella seduta del 22/07/2010 - l'avvio dell'istruttoria, a cura della Struttura Tecnica di Missione presso il Ministero delle Infrastrutture. La conseguente conferenza dei servizi si è svolta nei giorni 8 e 9/06/2011, registrando il parere favorevole delle Amministrazioni e degli Enti intervenuti, mentre il Provveditorato OO.PP. dell'Emilia Romagna ha chiesto la produzione di ulteriori elaborati per una migliore valutazione del progetto. In proposito, sono poi insorte controversie tra la Committente e l'A.T.I. aggiudicataria, riguardo alla valutazione di inadeguatezza della progettazione esecutiva redatta, tali da portare alla diffida per inadempimento in data 11/09/2012.

In sintesi, per quanto riguarda le opere interne, i tempi di esecuzione previsti sono stati rallentati dall'esigenza di agire in un complesso immobiliare in costanza di esercizio ferroviario e di permanenza delle attività di Terzi utilizzatori e in aree ad alta densità di traffico pedonale; in tal senso, risulta espressivo del frazionamento delle lavorazioni la presenza di n.49 verbali di consegna parziale per Bologna (il primo in data 01/04/10 e l'ultimo in data 12/09/12) e n.24 per Firenze (il primo in data 29/10/09 e l'ultimo in data 08/08/12), senza considerare le opere esterne.

Per quanto riguarda le opere esterne, le richieste di modifica rispetto al progetto definitivo posto a base di gara hanno dato origine ad un iter che non è ancora pervenuto all'approvazione.

Lotto Nord Ovest: per le opere interne, valgono le medesime considerazioni espresse per il Lotto Centro, riguardo alla necessità di organizzare le attività di cantiere al fine di evitare penalizzazioni alla continuità operativa della stazione; in tal senso, risulta espressivo del frazionamento delle lavorazioni la presenza di n.7 verbali di consegna parziale per le sole stazioni di Genova (il primo in data 22/09/08 e l'ultimo in data 17/05/11), senza considerare le opere complementari/esterne ancora da avviare. Analogamente al Lotto Centro, anche per le opere esterne sono state richieste modifiche, il cui iter approvativo non si è ancora perfezionato; le criticità rappresentate si sono poi aggravate poi per effetto delle difficoltà della mandataria.

Conclusivamente, la peculiarità del contesto nel quale eseguire i lavori, l'esigenza di dover contemperare le richieste dei soggetti terzi e la stessa necessità di dare avvio a procedure approvative al più alto livello istituzionale, hanno costituito un quadro nel quale le criticità sono sfuggite ad un possibile controllo, aprendo spazio alla conflittualità con l'appaltatore, favorita anche dalla circostanza che i prezzi contrattuali sono stati definiti nel 2003.

3.6. Le prospettive di ultimazione

Lotto Centro: l'aspettativa di pervenire entro il 2015 alla realizzazione di tutte le opere previste, resta ancorata all'avverarsi di molteplici condizioni, di seguito elencate:

- a) la positiva soluzione del contrasto tra la mandataria e la stazione appaltante, eventualmente con l'accoglimento dell'istanza di subentro avanzata dalle mandanti;
- b) la redazione di una progettazione esecutiva delle opere esterne di Bologna C.le (variate come da richiesta del Comune) che sia finalmente ritenuta completa e approvabile da Grandi Stazioni S.p.A., anche ai fini dell'istruttoria propedeutica al parere del CIPE;
- c) la rapida e favorevole istruttoria sulla nuova proposta progettuale, ad opera del competente Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per le Marche e l'Emilia;

d) il sollecito iter approvativo presso il CIPE, cui il progetto modificativo deve essere sottoposto a termini di legge, trattandosi di proposta di variante ritenuta ‘sostanziale’;

e) L’assenza di ulteriori fattori di ‘disturbo’, tali da generare interferenze con il rispetto del cronoprogramma di esecuzione dei lavori e reinnescare il contenzioso con l’appaltatore (contenzioso che, aldilà della possibile strumentalità delle doglianze esposte, trova terreno fertile nella oggettiva e progressiva erosione della remuneratività dei prezzi contrattuali, stabiliti dal progetto definitivo approvato nel marzo 2003, cioè oltre 10 anni fa).

Lotto Nord Ovest: Il subentro della mandante residua alla mandataria ed all’altra mandante è stato formalizzato ma non vi è stata – per svariati motivi – l’auspicata accelerazione, per cui non appare agevole il rispetto dei termini indicati nel corso dell’accertamento condotto, laddove è stata indicata la scadenza del 27 dicembre 2013 per i lavori sulle stazioni di Genova Porta Principe e Brignole, nonché il primo semestre 2014 per l’ultimazione delle opere complementari/esterne, sempre limitatamente a Genova. Per quanto riguarda Milano Centrale, la scadenza inizialmente indicata (maggio 2013) non è stata rispettata anche perché comunque subordinata all’approvazione del progetto di piantumazione concernente via Sammartini ed alla nuova presa in consegna delle altre aree ‘rimesse’ alla disponibilità al Comune di Milano in termini di manutenzione e complessiva responsabilità. Per Torino Porta Nuova qualsiasi ipotesi sui tempi di realizzazione resta subordinata alle valutazioni definitive operate dal Comune in ordine alla destinazione d’uso dell’area di via Nizza, ed alle conseguenti varianti da apportare al progetto approvato.

3.7. Considerazioni conclusive sull’applicazione della Legge Obiettivo ai casi in questione

L’excursus tratto dall’analisi svolta ha indotto a rilevare che l’applicazione della ‘Legge Obiettivo’ negli appalti oggetto di specifico accertamento non ha portato alcun vantaggio in termini di

celerità del processo d'appalto, dal momento che a distanza di circa 12 anni dall'avvio procedurale (con l'inserimento nella delibera CIPE 121/2001), è stato raggiunto il 30% circa dell'avanzamento dei lavori, per entrambi i lotti. È stato tuttavia sottolineato che la tipologia dell'intervento nella sua originaria configurazione (opere interne ed esterne di 13 Stazioni dislocate in tutta Italia, a loro volta articolate in decine di sub-interventi o WBS), non si prestava al migliore utilizzo dei principali istituti introdotti dalla L.n.443/2001 (affidamento a *general contractor* e contingentamento dei tempi connessi al rilascio delle varie autorizzazioni, permessi, ecc.).

In proposito, si può notare che la Corte dei Conti, con Deliberazione n.13/2012/G - Sez. Centrale di Controllo, depositata il 15/11/2012, è pervenuta alle seguenti analoghe conclusioni:

“L'analisi dei tempi offre un quadro sconcertante... Se si guarda alla data di avvio del progetto sono ormai trascorsi più di dieci anni senza che siano conclusi gli interventi infrastrutturali programmati, per alcuni dei quali l'orizzonte temporale dell'effettivo completamento si è spostato alla fine del 2015 e rischia ulteriori rinvii a causa di eventi conflittuali (risoluzione dei contratti, chiusura dei cantieri) maturati nel corso del 2012”. Riguardo alla iniziale scelta di affidamento a *general contractor*, viene sottolineato come il giudice amministrativo (con sentenza dell'11 marzo 2004) abbia annullato il primo ed unitario bando di gara, ritenendo fondato il ricorso circa *“l'indebito ed incongruo accorpamento, non imposto, né suggerito dal CIPE ..., di tutti i lavori in un unico lotto”*; in particolare, il TAR *“non ha ritenuto che l'unitarietà dell'ideazione degli interventi di carattere strategico e del loro finanziamento fosse un dato logico-argomentativo dirimente, tale da giustificare da solo l'accorpamento”*. Anzi, il medesimo TAR *“ha ritenuto che l'accorpamento fosse utile soprattutto a raggiungere la soglia dell'importo minimo previsto”* per il ricorso al *general contractor* (€ 250.000.000,00 a base d'asta). La valutazione conclusiva della Corte è che *“non sono stati rinvenuti, negli interventi de quibus, le caratteristiche dell'unica logica realizzativa e gestionale e dell'estrema complessità tecnico-organizzativa che contemporaneamente devono sussistere affinché il ripetuto art. 16, comma 3, 1° periodo, del D.Lgs. n. 190/2002 consenta l'affidamento a*

general contractor in alternativa alla concessione ex art. 19, comma 2, della legge n. 109/1994”.

Anche per quanto riguarda le criticità emerse in corso d'opera, la Corte dei Conti è pervenuta a considerazioni analoghe a quelle scaturenti dall'accertamento, laddove ha rimarcato quanto segue:

a) sulle variazioni economiche - *“Le varianti sono spesso sintomo di incertezze decisionali del committente, di una progettazione generale a maglie troppo larghe e, talvolta, di irrisolte problematiche tecniche e ambientali: esse, peraltro, aumentano in modo esponenziale il loro impatto, in proporzione al dilatarsi dei tempi di realizzazione. Ciò ha indotto ulteriori effetti indesiderati, consistenti, appunto, nell'esigenza di rimodulazione, soprattutto in riduzione, delle opere infrastrutturali e di revisione dei quadri economici...”*, a voler intendere che talora l'incremento dei costi possa essere stato in parte 'bilanciato' (e quindi reso meno evidente), dalla riduzione delle opere infrastrutturali.

b) sulle variazioni temporali - *“Il provvedimento organico che si proponeva di dare un impulso decisivo sul piano programmatico e realizzativo all'intero settore infrastrutturale nazionale è stato approvato con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. legge obiettivo)... con un orizzonte temporale decennale per poter conseguire risultati significativi”*; in realtà - almeno per alcuni degli interventi previsti - l'orizzonte temporale si è spostato al 2015, e la Corte ha stigmatizzato, in particolare, la lentezza di diversi passaggi procedurali, dal momento che sono occorsi *“tre anni dalla progettazione preliminare (marzo 2003) delle opere esterne per arrivare all'approvazione dei progetti definitivi (aprile 2006), ... ancora due/tre anni dalla proposta di rimodulazione dei progetti e dei quadri economici (maggio 2009) per pervenire alla pubblicazione della delibera CIPE n. 61/2010 (febbraio 2011) e degli ultimi provvedimenti che approvano le varianti sostanziali inerenti taluni complessi di stazione”*.

c) sui rapporti con l'aggiudicatario - Lotto Centro: *“le criticità ... traggono origine, ..., da un'inadeguata programmazione delle attività di ingegneria e inadeguata organizzazione delle risorse necessarie per le attività tecniche. Inoltre l'Appaltatore ha più volte disatteso le scadenze stabilite consegnando i progetti in ritardo ovvero consegnando progetti non approvabili, per quanto incompleti e tecnicamente carenti, con inevitabili riflessi sulla*

consegna e sui tempi di esecuzione dei lavori. Nonostante le diffide ad adempiere, i termini intimati sono stati solo in parte rispettati e comunque i ritardi mai completamente recuperati...”;

Lotto Nord Ovest: “si è determinato un forte rallentamento di tutte le attività produttive fino allo stallo totale delle produzioni afferenti alle opere civili, a causa delle difficoltà economico-finanziarie della mandataria ATI per mancati introiti derivanti da altri contratti di affidamento.

La situazione è, poi, peggiorata nel mese di marzo 2012 a seguito di vicende giudiziarie, estranee agli appalti di Grandi Stazioni, che hanno coinvolto una delle società appaltatrici, nel frattempo entrata in amministrazione straordinaria, con conseguenti riflessi su tutta la filiera produttiva”.

d) sul contenzioso – Lotto Centro: l'impresa ha rinunciato - con la firma di Atti aggiuntivi - a riserve per €.7.451.241,11 (tacitati con la somma di € 350.000,00), ma rimangono vive riserve per €32.524.012,62.

Lotto Nord Ovest: l'impresa ha rinunciato - con la firma di Atti aggiuntivi - a riserve per €10.378.460,63.

In linea generale, la Corte ha voluto “rimarcare come incidano sul lievitare del contenzioso le varianti in corso d'opera, soprattutto quando, come nella fattispecie all'esame, si tratta di varianti anche sostanziali approvate o da approvare con notevole ritardo, che provocano inevitabilmente sospensione dei lavori e incertezze sulla corretta attuazione dei contratti d'appalto, inducendo pretese (riserve) da parte degli affidatari di frequente accolte in sede contenziosa. Nel corso dell'attuazione del Programma Grandi Stazioni sono state iscritte riserve per oltre 110 milioni di euro, di cui risultano ancora non transatte 91,3 milioni...”.

e) sui condizionamenti esterni – *“Le cause dei ritardi nello slittamento del programma sono state individuate... in una serie di circostanze e situazioni registrate in tre diverse fasi: durante il completamento del procedimento tecnico-amministrativo comprendente anche le istruttorie preliminari alle varie delibere CIPE; nella fase di espletamento delle gare per l'aggiudicazione degli appalti; in occasione dello sviluppo della progettazione esecutiva.*

Alcune delle circostanze riferite hanno carattere esogeno ed intervengono, a volte, in maniera imprevista, essendo conseguenti non solo alle numerose prescrizioni dettate dalla delibera CIPE di approvazione dei progetti definitivi a

base di gara, ma anche alle indicazioni prescrittive delle Soprintendenze per i beni architettonici e/o archeologici, che hanno imposto modifiche ai materiali, alle tecniche di esecuzione e alla struttura di alcune opere, nonché all'insorgere di interferenze con diversi operatori non preventivamente considerate.

Altre cause sono state individuate, da parte della stessa Struttura tecnica di missione del MIT, nell'esigenza di riprogrammare le modalità di affidamento, a motivo dell'insorgere di diverse contestazioni giudiziarie, e di operare adeguamenti progettuali per recepire ulteriori istanze di amministrazioni locali e soggetti terzi, presenti nei complessi di stazione, nonché per compensare, attraverso la riduzione di alcuni interventi, l'aumento dei relativi costi”.

Infine, anche sulle prospettive di ultimazione, la Corte dei Conti ha espresso valutazioni sovrapponibili a quelle derivanti dall'accertamento svolto da questa Autorità, formulando le seguenti raccomandazioni:

- “definire,..., il completamento della fase istruttoria sulla variante sostanziale relativa alla stazione di Bologna, favorendo le conseguenti determinazioni definitive del CIPE;

- promuovere ogni possibile iniziativa, anche in sede giudiziale, per superare le situazioni di stallo relative agli appalti dei lotti Nord Ovest, Centro... scongiurando la chiusura anticipata dei cantieri;

- procedere alla definizione della quota di riserve non ancora transate, che rappresentano un onere percentualmente rilevante che incide inevitabilmente sui costi e sui tempi di attuazione del programma;

- assicurare una continua ed incisiva azione di monitoraggio e di stimolo in ordine allo svolgimento ed alla prosecuzione dei lavori, evitando che si determinino, a seguito di tardive istanze o iniziative di parte, ulteriori incrementi di costo e/o interventi in modifica...;

- seguire l'evoluzione dei quadri economici e della gestione tecnico-amministrativa delle opere e delle procedure, effettuando,..., le necessarie verifiche sulla contabilità dei lavori...”.

A ben guardare, nelle raccomandazioni che precedono sono racchiusi quei principi - ispirati al buon senso - che la normativa ha trasfuso nella disciplina delle varie fasi dell'appalto, dalla necessità che il progetto posto a base dell'esecuzione sia redatto in maniera compiuta e consenta una chiara espressione dei pareri resi in sede di

Conferenza di servizi, all'esigenza di risolvere speditamente le cause che fanno dilatare i tempi delle lavorazioni, comportando una maggiore possibilità di richieste di modifica delle opere previste o di doglianze dell'impresa, all'obbligo di utilizzare le forme accelerate che la legge prevede per la risoluzione del contenzioso eventualmente intervenuto, per finire con il sempre necessario svolgimento delle attività di controllo e verifica dell'andamento dei lavori.

Ricordare queste occorrenze non è mai inutile, soprattutto quando il ricorso a forme di affidamenti che demandano all'aggiudicatario la progettazione dell'opera, può portare a ritenere che siano così più facilmente superabili alcuni problemi che hanno spesso caratterizzato gli appalti pubblici.

In conclusione, la Legge n.190/2002 ha introdotto la figura del *general contractor*, inteso quale realizzatore globale dell'opera, ossia di un soggetto organizzato in modo tale da garantire alla pubblica amministrazione committente la realizzazione del lavoro "*chiavi in mano*" occupandosi anche direttamente della progettazione e della gestione della fase realizzativa dell'opera.

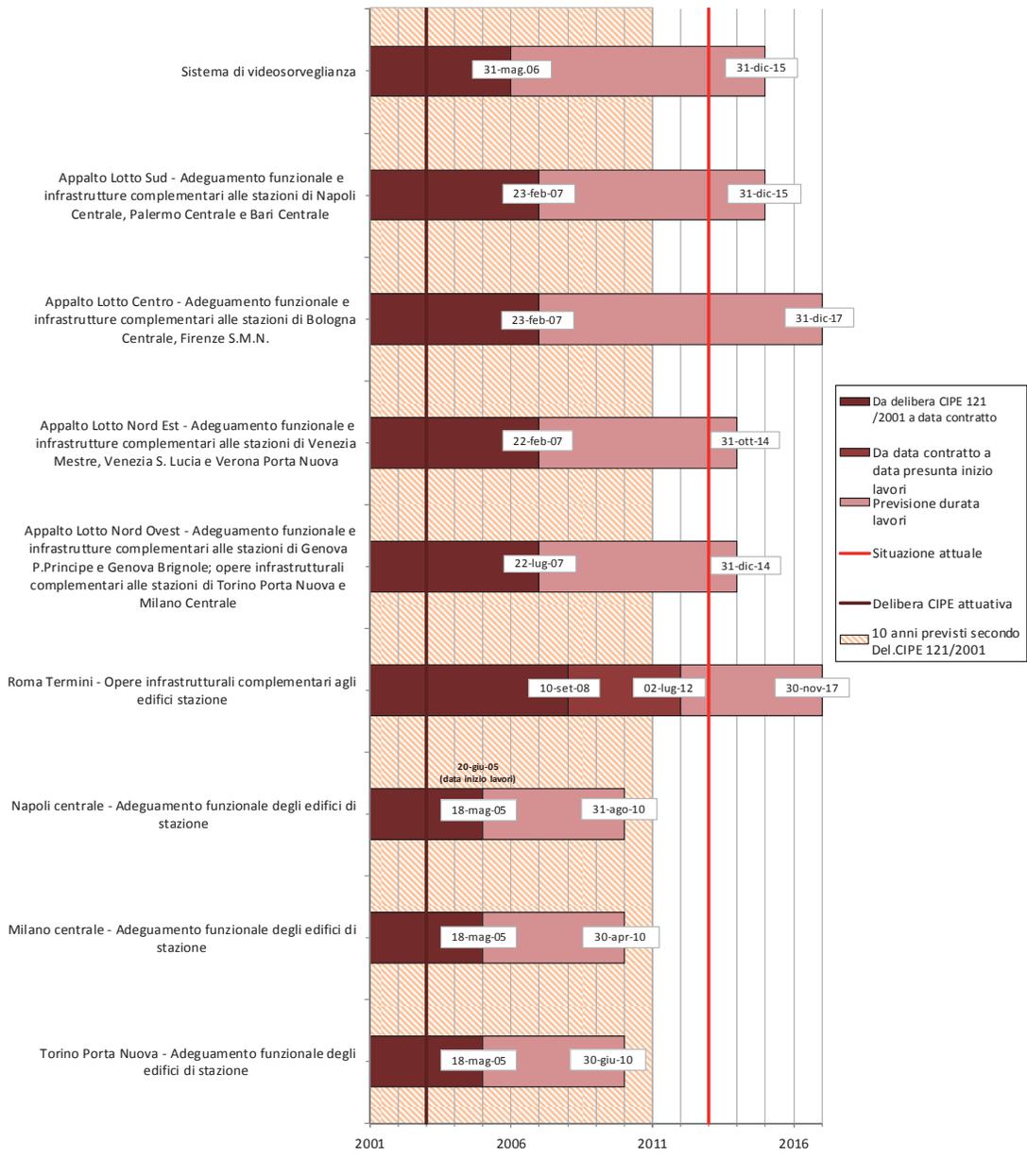
Analogamente, per certi aspetti, avviene con la tipologia dell'appalto integrato.

In entrambi i casi, resta essenziale il ruolo dell'amministrazione pubblica nel curare la fase propedeutica alla realizzazione dell'opera, nonché nel verificarne incisivamente l'esecuzione.

3.8. Quadro di sintesi dello stato di attuazione del Programma Grandi Stazioni

Si riporta, di seguito, un diagramma illustrativo dell'iter procedurale che ha contraddistinto la fase attuativa del Programma, peraltro non ancora ultimato in 6 dei 9 appalti in cui è stato frazionato.

Programma Grandi Stazioni



Legenda:



Come può notarsi, il grafico tende ad evidenziare la tempistica esecutiva che caratterizza gli interventi previsti, partendo dal dato comune dell'inserimento nella Delibera CIPE n.121/2001 e dall'orizzonte temporale decennale (reso leggibile con il tratteggio di campitura del fondo), che costituiva il termine auspicato per la completa realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Nei casi in questione, l'avvio è da collocarsi al 2003, cioè quando il Programma è stato inserito nella Delibera attuativa n.10/2003 del CIPE; dopo l'iniziale problematica legata alle difficoltà di procedere con un affidamento unitario a contraente generale, sono stati comunque necessari circa 2 anni per giungere alla stipula del contratto d'appalto nei 3 interventi estrapolati dal Programma (riguardanti i lavori di adeguamento funzionale degli edifici stazione di Napoli centrale, Milano Centrale e Torino Porta Nuova).

Solo per questi 3 interventi è stata conseguita – ad oggi – l'ultimazione dei lavori, certificata tra l'aprile e l'agosto del 2010, mentre per gli altri 6 lotti non solo sono occorsi da 3 a 5 anni per addivenire alla stipula contrattuale, ma le stesse previsioni di ultimazione hanno dovuto essere più volte riviste, collocandosi – attualmente - in un arco temporale che va dall'ottobre 2014 al dicembre 2017, salvo necessità di ulteriori proroghe dei termini contrattualmente pattuiti.

3.9. Quadro di sintesi dello stato di attuazione di altri 'sottosistemi' comprese nella Macro Opera "Sistemi Urbani": i casi di "Roma: linea C metropolitana e GRA" e di Milano: "Rete metropolitana dell'area milanese" e "Accessibilità metropolitana Fiera di Milano"

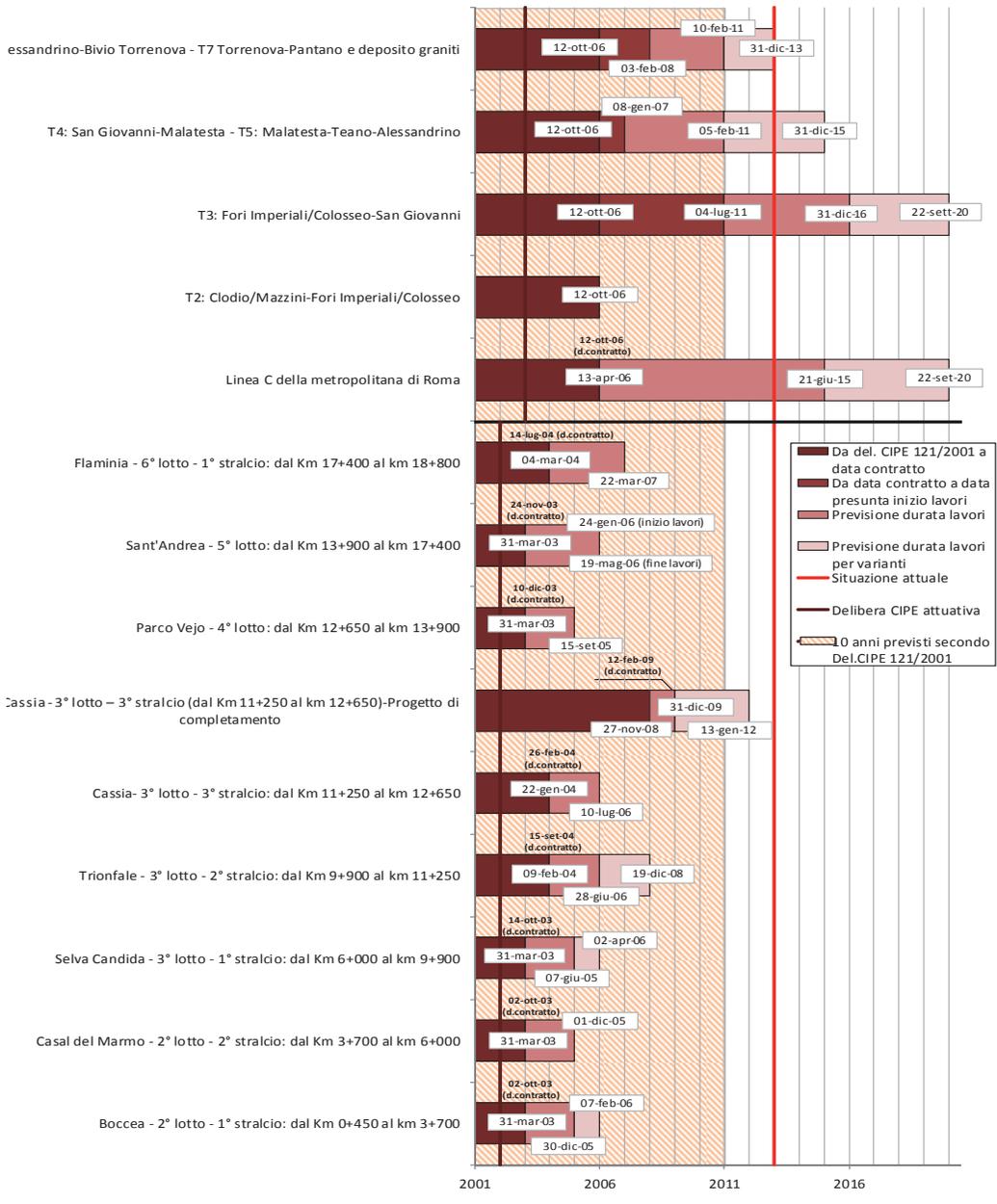
Come accennato in precedenza, sotto la dizione "Sistemi Urbani" sono stati ricompresi oltre 30 'sottosistemi', a loro volta articolabili in interventi caratterizzati da una propria autonomia; il quadro originario (desunto dall'Allegato 1 alla Delibera CIPE n.121/2001) comprendeva le seguenti infrastrutture: *Milano stazione ferroviaria*, *Accessibilità metropolitana Fiera di Milano*, *Accessibilità Fiera di Milano*,

Torino stazione ferroviaria, Torino metropolitana, Monza metropolitana, Brescia metropolitana, Venezia e Mestre stazioni ferroviarie, Verona stazione ferroviaria, Veneto sistema metropolitano, Trieste penetrazione grande viabilità nord, Bologna stazione ferroviaria, Bologna metropolitana, Modena metropolitana, Costa romagnola metropolitana, Genova stazione ferroviaria, Genova metropolitana, Nodo stradale e autostradale di Genova, Firenze stazione ferroviaria, Firenze sistema tramviario, Roma stazione ferroviaria, Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA, Area Castelli, Napoli stazione ferroviaria centrale P.za Garibaldi, Napoli metropolitana, Napoli risanamento del sottosuolo, Bari tangenziale, Bari stazione ferroviaria, Bari nodo ferroviario e metropolitana, Palermo stazione ferroviaria, Messina metropolitana, Nodo di Catania, per un costo complessivo presunto pari a 15.366,144 Milioni di Euro, a fronte di una disponibilità immediata di 2.030,709 Milioni di Euro e con la prospettiva di poter spendere la somma di 3.803,655 Milioni di Euro entro il 2004.

Tale quadro si è poi significativamente modificato, in esito alle successive Delibere del CIPE.

Tra i ‘sottosistemi’ indicati sin dal 2001 sono stati selezionati due casi, ritenuti interessanti, che riguardano Roma e Milano; per essi è stata predisposta una visualizzazione grafica dell’iter procedurale, in analogia con quanto avvenuto per il Programma Grandi Stazioni. Si riportano, di seguito, i diagrammi illustrativi del relativo iter attuativo.

Roma: linea C metropolitana, GRA



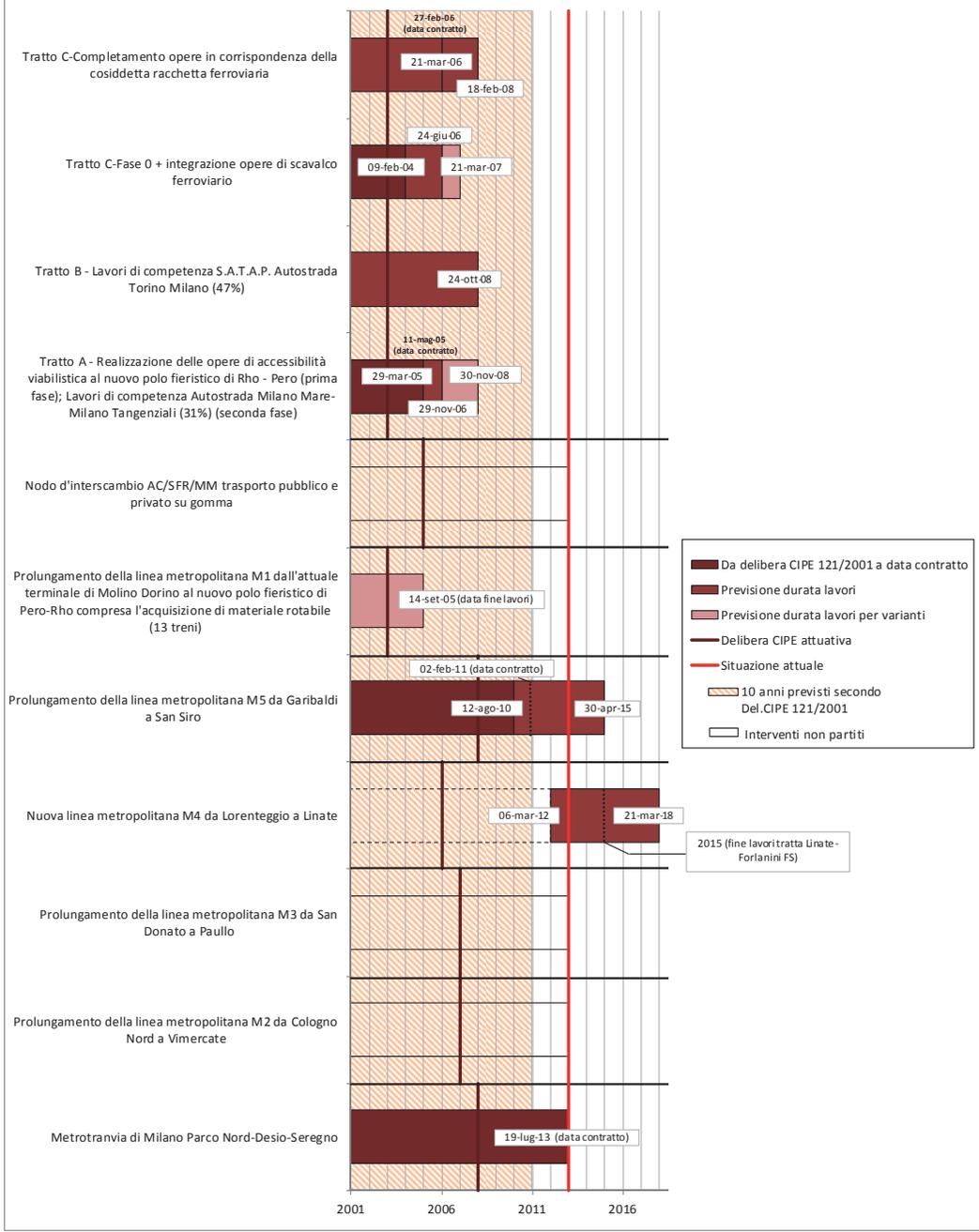
a:



Nel grafico che precede è possibile cogliere la netta separazione tra gli interventi

stradali riguardanti il Grande Raccordo Anulare, che risultano tutti ultimati, e quelli relativi alla Linea C della Metropolitana, per i quali – invece – i tempi di realizzazione si sono molto dilatati, con previsioni di completamento che per alcune tratte (ad esempio la T 3) arrivano al 2020, mentre per altre (T 2) non è escluso un complessivo ripensamento sui termini di fattibilità dell'opera prevista.

Accessibilità metropolitana e stradale Fiera di Milano



- Da delibera CIPE 121/2001 a data contratto
- Previsione durata lavori
- Previsione durata lavori per varianti
- Delibera CIPE attuativa
- Situazione attuale
- 10 anni previsti secondo Del. CIPE 121/2001
- Interventi non partiti

Legenda:



La rappresentazione grafica dell'attuazione del 'sottosistema' "Rete metropolitana dell'area milanese" e "Accessibilità metropolitana Fiera di Milano", evidenzia una maggiore frammentarietà, dovuta anche al progressivo inserimento, nel tempo, di nuovi interventi, giuste Delibere CIPE del 2005, 2006, 2007 e 2008.

Si deve necessariamente premettere che il quadro informativo appare contrassegnato da carenze, che portano perciò a configurare una situazione probabilmente meno dinamica di quella reale (e, in buona sostanza, peggiore di quella effettiva); ciononostante, la circostanza che buona parte delle opere siano state previste - o comunque anticipate - in funzione dell'iniziativa EXPO 2015, unita alla considerazione che la rilevazione dei dati è stata chiusa al mese di novembre 2013, lascia supporre l'esistenza di oggettive difficoltà nella realizzazione delle opere programmate, quanto meno sotto l'aspetto del pieno rispetto dei termini di esecuzione preventivati.

CAPITOLO QUARTO

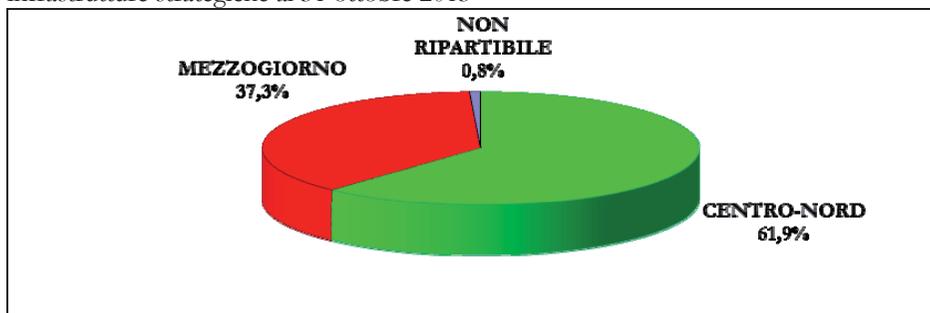
LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E IL CONTESTO REGIONALE

Questa parte del Rapporto è dedicata all'analisi regionale dell'intero Programma delle infrastrutture strategiche, così come delle sole opere deliberate dal CIPE, al fine di consentire una valutazione delle opere strategiche previste dalla "legge obiettivo" rispetto al contesto territoriale in cui insistono.

4.1. Nord e Sud: costi, disponibilità e fabbisogni

Come si è indicato nel capitolo primo dedicato al quadro di insieme del PIS, il valore complessivo del Programma al 31 ottobre 2013 è pari a 375 miliardi e 287 milioni di euro, di cui il 61,9% per opere che interessano le regioni del Centro–Nord e il 37,3% per opere del Mezzogiorno, con uno 0,8% di opere non ripartibili, a fronte di una superficie pari, rispettivamente, al 59,2% e al 40,8%, e ad una distribuzione della popolazione residente pari al 65,5% e al 34,5% in base ai dati demografici Istat sulla popolazione residente al 31 dicembre 2012.

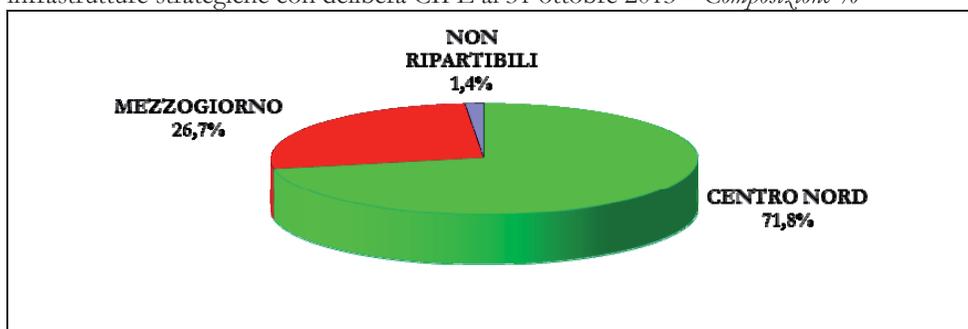
Grafico 4.1. - INTERO PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi delle infrastrutture strategiche al 31 ottobre 2013



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

Se si considerano le opere oggetto di deliberazioni da parte del CIPE, la distribuzione relativa al valore accentua la differenza, in quanto le regioni del Centro- Nord recano opere per un valore pari al 72% del totale (era il 69% un anno prima) rispetto al 27% del Mezzogiorno (era il 30%) e a un 1% di opere non ripartibili.

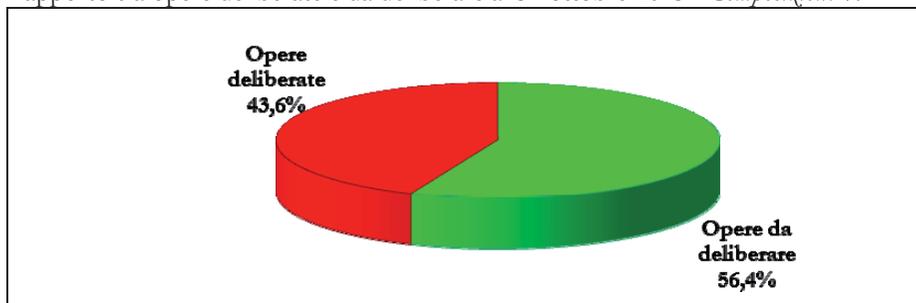
Grafico 4.2. - INTERO PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi delle infrastrutture strategiche con delibera CIPE al 31 ottobre 2013 – *Composizione %*



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

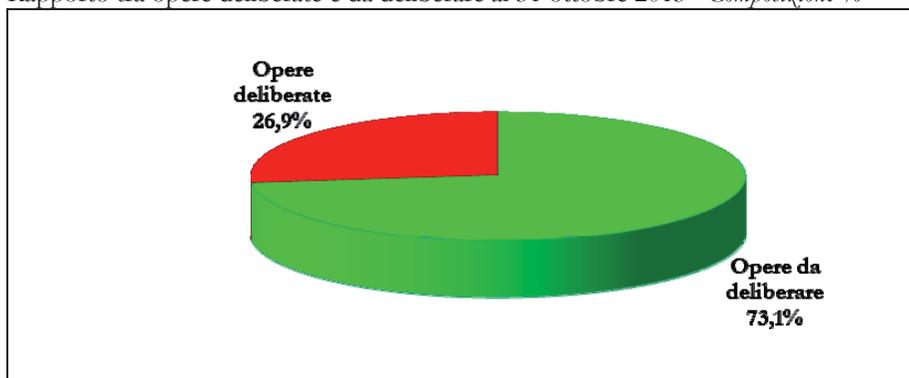
Il dato relativo allo stato di avanzamento del Programma, sulla base del rapporto tra opere deliberate e non, consente di completare il confronto tra le due macroaree. Alla fine di ottobre 2013 la percentuale del Programma oggetto di deliberazioni CIPE di interesse del Centro-Nord è pari al 44% (era il 43% al settembre 2012) contro un 27% (era il 29% un anno prima) per quanto riguarda le opere relative al Mezzogiorno.

Grafico 4.3. - CENTRO-NORD - Percentuale avanzamento del Programma - Rapporto tra opere deliberate e da deliberare al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

Grafico 4.4. - MEZZOGIORNO - Percentuale avanzamento del Programma - Rapporto tra opere deliberate e da deliberare al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



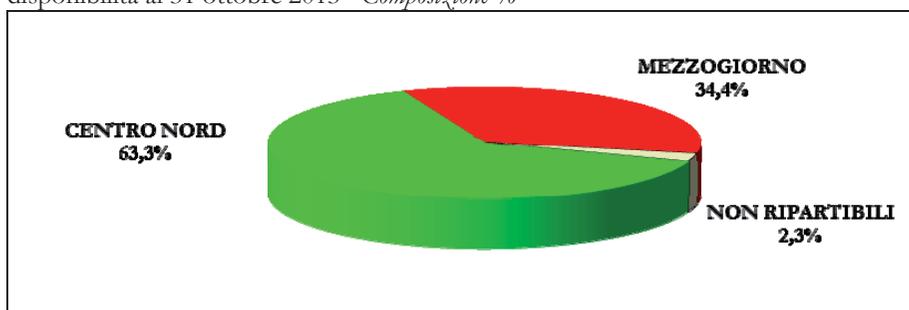
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

Nell'ambito delle opere deliberate dal CIPE, la disponibilità delle risorse risulta pari al 60% (il 55% a settembre 2012), con un fabbisogno residuo che ammonta al 40% del totale dei costi previsti.

Se si trasferisce questa analisi sul territorio, si osserva che il Centro-Nord, a fronte di opere per un valore complessivo di 101 miliardi e 276 milioni, registra una disponibilità pari al 53%, mentre il Mezzogiorno, con opere per un valore pari a 37 miliardi e 648 milioni, reca una disponibilità finanziaria accertata pari al 77%.

Ne consegue che la composizione attuale delle disponibilità riguarda per il 63% il Centro-Nord e per il 34% il Mezzogiorno, con un 2% di quota non ripartibile.

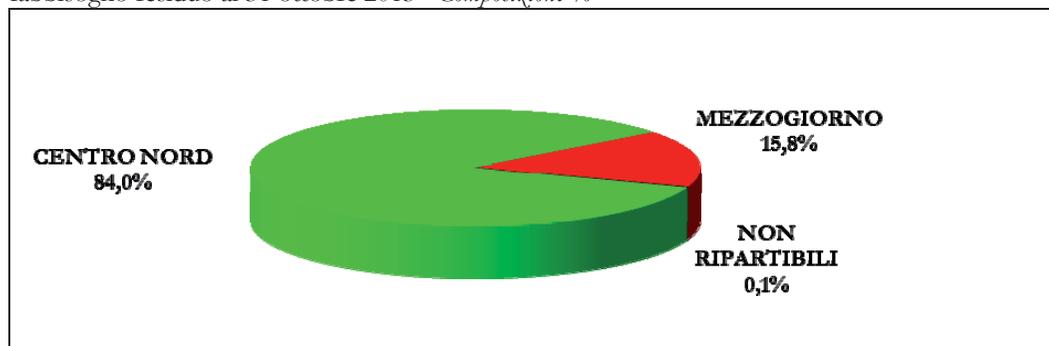
Grafico 4.5. – OPERE DELIBERATE DAL CIPE – La ripartizione territoriale delle disponibilità al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

Complessivamente, sul totale del valore del fabbisogno residuo, l'84,6% riguarda opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, contro un 15,3% relativo a quelle del Mezzogiorno e uno 0,1% di quota non ripartibile.

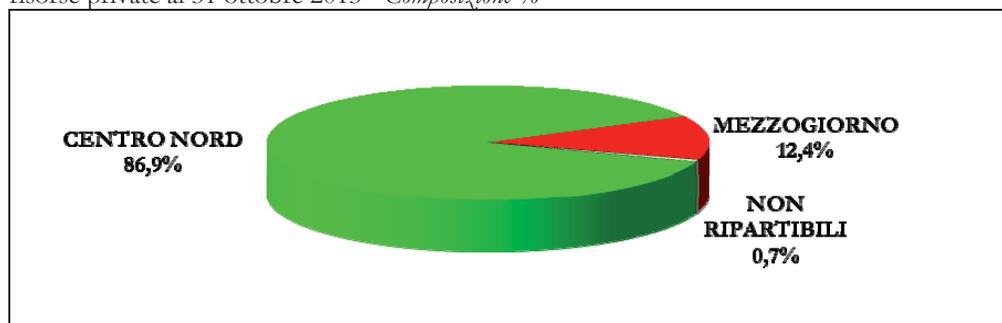
Grafico 4.6. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale del fabbisogno residuo al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

Le differenze tra le due aree territoriali rispetto alla composizione dei finanziamenti disponibili continuano ad essere rilevanti. Ad ottobre 2013 sul totale degli investimenti privati l'87% (era l'86% a settembre 2012 e l'88% ad aprile 2011) riguarda opere del Centro-Nord contro un 12% relativo al Mezzogiorno (il 13% a settembre 2012 e l'11% ad aprile 2011) e una quota inferiore all'1% non ripartibile.

Grafico 4.7. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse private al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*

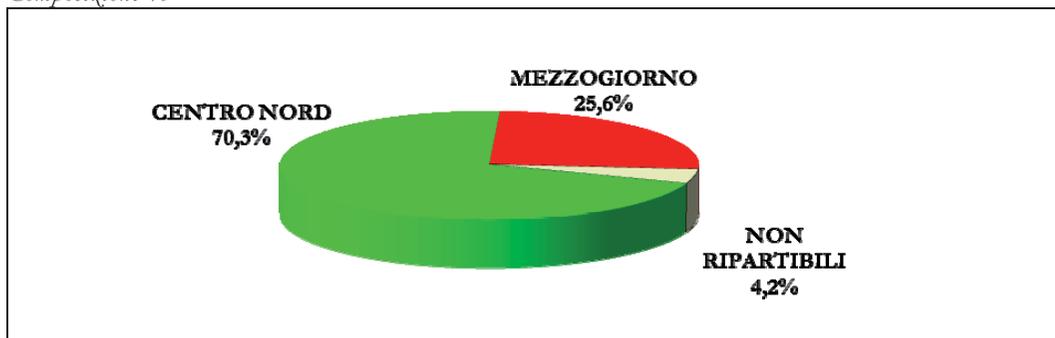


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

Anche le risorse disponibili attivate attraverso la “legge obiettivo” confermano una destinazione prevalente alle infrastrutture del Centro-Nord rispetto a quelle del Mezzogiorno.

Nel caso delle risorse assegnate a valere sui Fondi Legge Obiettivo, il 70% (12 miliardi 649 milioni, un importo aumentato rispetto a settembre 2012 di circa 180 milioni a seguito dell’assegnazione al Mo.S.E., con delibera CIPE 137/2012, delle quote annuali di contributi quindicennali disponibili sul capitolo 7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) è relativo a infrastrutture da realizzare nelle regioni del Centro-Nord e poco meno del 26% (4 miliardi 602 milioni) in quelle del Mezzogiorno. Circa il 4% (750 milioni) riguarda opere non ripartibili.

Grafico 4.8. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere sui Fondi Legge Obiettivo al 31 ottobre 2013 – *Composizione %*



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

Tra le infrastrutture strategiche del Centro-Nord finanziate con le risorse della “Legge Obiettivo” e approvate dal CIPE si segnalano la Pedemontana Lombarda (1,1 miliardi di Fondi Legge Obiettivo su un costo di 4,2 miliardi), la nuova linea metropolitana M4 di Milano (720 milioni), la Linea AV/AC Milano-Verona (390 milioni), le opere connesse all'EXPO - tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y (372 milioni), il Mo.S.E. (circa 3,6 miliardi su una disponibilità totale di 4,9 miliardi), il Terzo valico dei Giovi linea

AV/AC Milano-Genova (400 milioni), il Quadrilatero Marche-Umbria (circa 1,5 miliardi), la Linea C della metropolitana di Roma (564 milioni), il Sistema Intermodale Integrato Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone (468 milioni), il Completamento del G.R.A. di Roma (392 milioni). Complessivamente i Fondi Legge Obiettivo assegnati a queste 10 opere sono pari a 9,5 miliardi, il 75% dei 12 miliardi 649 milioni assegnati a infrastrutture localizzate al Centro-Nord.

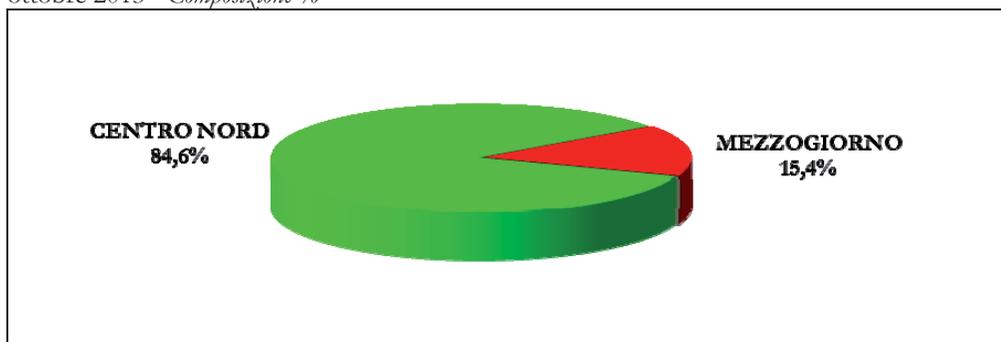
Tra le infrastrutture strategiche del Mezzogiorno finanziate con le risorse della “legge obiettivo” e approvate dal CIPE si segnalano invece l’Autostrada Salerno-Reggio Calabria (circa 2 miliardi di Fondi Legge Obiettivo) e il Megalotto 3 della SS 106 Jonica (698 milioni). Complessivamente i Fondi Legge Obiettivo assegnati a queste 2 opere sono pari a 2,7 miliardi, il 58% dei 4,6 miliardi assegnati a infrastrutture localizzate nel Mezzogiorno.

I 750 milioni di Fondi Legge Obiettivo “non ripartibili”, ossia non riconducibili a uno dei due ambiti territoriali in esame, sono stati assegnati al Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici di cui all’articolo 3, comma 91, della legge n. 350/2003 della legge finanziaria per il 2004 (489 milioni) e al Programma Grandi Stazioni (261 milioni).

Per le risorse disponibili attivate attraverso il Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall’articolo 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, si conferma la prevalente destinazione al Centro-Nord nonostante la rimodulazione, avvenuta in più occasioni nell’ultimo anno, che, con la revoca dell’intero ammontare delle risorse assegnate al Mo.S.E. (600 milioni) e del 91% delle risorse assegnate alla tratta AV Milano-Genova (1.003 milioni su un’assegnazione di 1.100 milioni), ha dimezzato il fondo. A tale ambito geografico compete una quota pari all’84,6% (era il 92,2% a settembre 2012) dei circa 1,5 miliardi complessivi attualmente assegnati a valere su questo fondo, contro il 15,4% del Mezzogiorno.

In questo caso tra le infrastrutture destinatarie dei fondi si segnalano: per il Centro-Nord la Linea AV/AC Milano-Verona (919,5 milioni), il “Terzo valico dei Giovi” linea AV/AC Milano-Genova (97 milioni, erano 1,1 miliardi a settembre 2012); per il Mezzogiorno il Piano delle piccole e medie opere (123 milioni).

Grafico 4.9. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a) al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

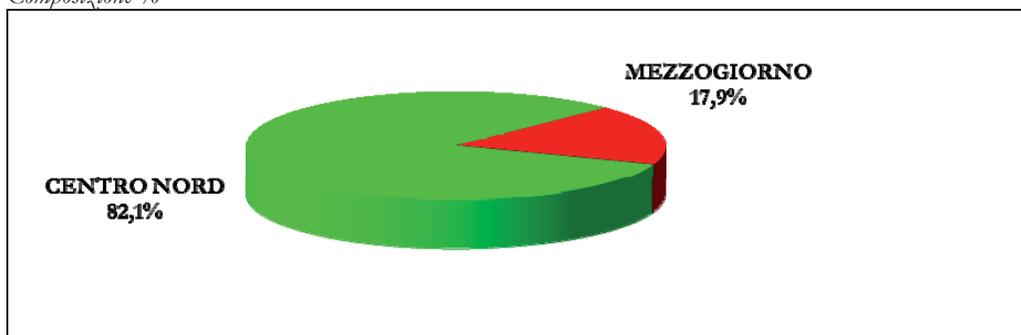
(a) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011.

Analoga prevalente destinazione al Centro-Nord si riscontra anche nel caso delle risorse dei nuovi fondi “Sblocca cantieri” e “Revoche”.

Nel caso del Fondo “Sblocca cantieri” alle infrastrutture strategiche del Centro-Nord compete l’82,1% dei circa 1,1 miliardi complessivi assegnati a valere su questo fondo contro il 17,9% del Mezzogiorno.

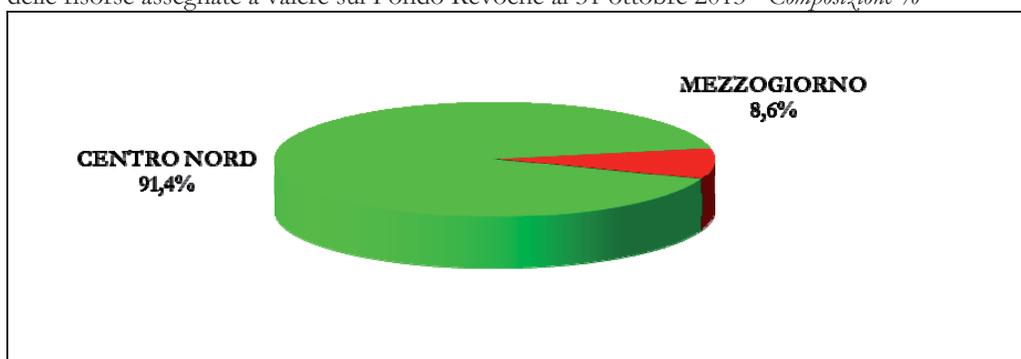
Nel caso del Fondo “Revoche” la quota di competenza del Centro-Nord ammonta al 91,4% (116 milioni su 127 totali), mentre l’8,6% è destinato al Mezzogiorno (11 milioni destinati alla SS 172 dei Trulli).

Grafico 4.10. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere sul Fondo “Sblocca cantieri” al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

Grafico 4.11. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere sul Fondo Revoche al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*

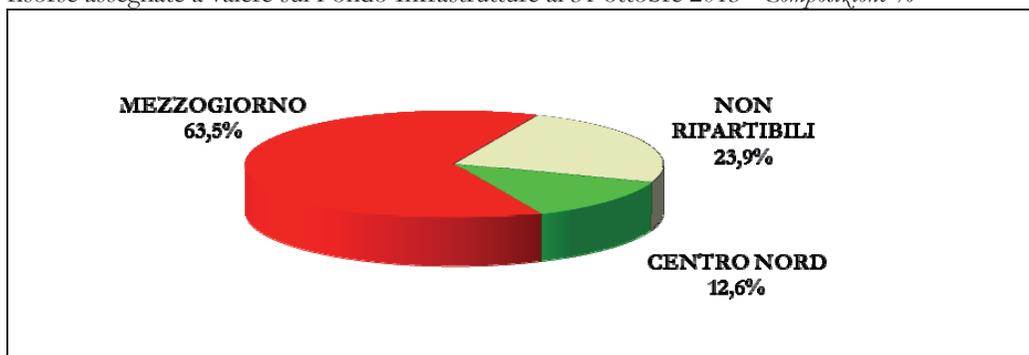


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

Se si considerano le risorse del Fondo Infrastrutture istituito dall'art. 6-*quinquies* del decreto legge n. 112/2008, sono confermate le quote evidenziate nel 7° Rapporto. Il 63,5% (959 milioni) delle attuali risorse assegnate con il predetto Fondo Infrastrutture pari a circa 1,5 miliardi è destinato alle infrastrutture del Mezzogiorno. Un altro 12,6% (190 milioni) spetta alle infrastrutture del Centro-Nord e il restante 23,9% (361 milioni) spetta ai “non ripartibili”, ovvero al Piano per l'edilizia penitenziaria (200 milioni) e al Piano

straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico (161 milioni).

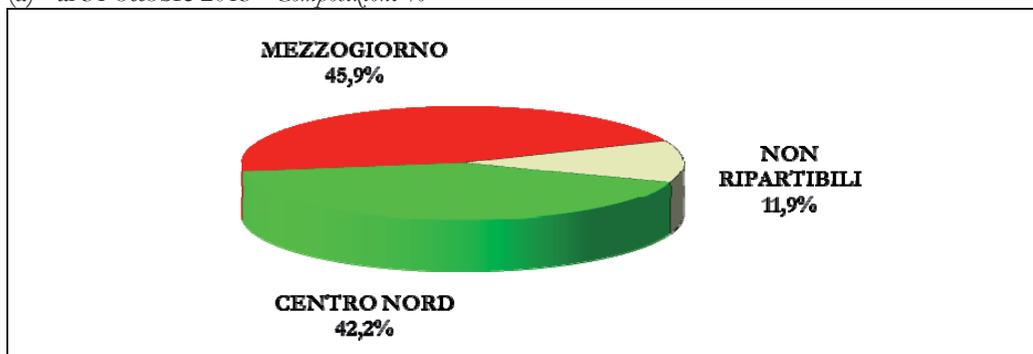
Grafico 4.12. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere sul Fondo Infrastrutture al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

Confermata, rispetto a quanto osservato un anno fa, anche la ripartizione territoriale del Fondo per lo sviluppo e la coesione destinato alle opere indifferibili di cui all'articolo 33, comma 3, della legge n. 183/2011. Alle infrastrutture del Mezzogiorno competono 755 milioni, pari al 45,9% di 1,6 miliardi, contro i 696 milioni del Centro-Nord, pari al 42,2% del totale. L'ammontare residuo, pari a 196 milioni (11,9%), spetta ai "Non ripartibili" rappresentati dal Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico.

Grafico 4.13. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione - Opere indifferibili (a) - al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

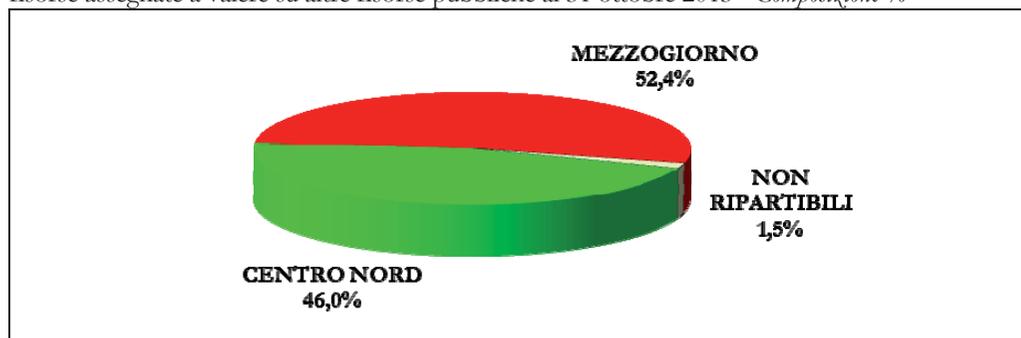
(a) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, legge n. 183/2011.

Le risorse del Piano Nazionale per il Sud, pari a 2,4 miliardi, competono unicamente a infrastrutture strategiche localizzate in sette regioni del Mezzogiorno. In particolare, oltre il 50% delle risorse assegnate a valere sul fondo PNS, escludendo i 217 milioni assegnati all'Autostrada Salerno - Reggio Calabria, opera che attraversa tre regioni (Campania, Basilicata e Calabria), spetta alla Campania e in particolare alla Linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio (300 milioni), a due tratte ferroviarie dell'Itinerario Napoli-Bari (401 milioni complessivi) e alla strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda (220 milioni). Un altro 30% spetta alla Sardegna (656 milioni di cui oltre 606 milioni per l'ammodernamento della strada Olbia-Sassari).

Per quanto riguarda le infrastrutture destinatarie di altri finanziamenti pubblici, vale a dire altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, di Anas e RFI, rispetto a quanto osservato nel precedente Rapporto, si riduce la quota delle infrastrutture localizzate nelle regioni meridionali. In particolare, il 52,4% dei 31,6 miliardi complessivi di altri fondi pubblici spetta alle infrastrutture del Mezzogiorno (era il 53,6% dei 27,5 miliardi

complessivi a settembre 2012) contro il 46,0% del Centro Nord (era il 44,6%). Il restante 1,5% spetta ai “non ripartibili” (era l’1,8%).

Grafico 4.14. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale delle risorse assegnate a valere su altre risorse pubbliche al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

4.2. Il Programma a livello regionale

La ripartizione regionale del Programma come ricostruito nell’ottavo monitoraggio 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 attenta, resa possibile dall’attivazione del sistema informativo, anche se non esaustiva data la complessa articolazione del Programma. Tale ripartizione è in linea con quella presentata con il 7° Rapporto.

Se si analizza la distribuzione dell’intero Programma - come ricostruito nell’ottavo monitoraggio - tra le regioni, dal punto di vista del valore delle opere programmate, il Veneto risulta la regione con il valore più elevato, quasi 38 miliardi (il 96,3% è relativo al costo di interventi presenti nella tabella 0 dell’11° Allegato infrastrutture) in cui si concentrano rilevanti investimenti sulle reti stradale (oltre 16 miliardi) e ferroviaria (12,7 miliardi) nonché quelli relativi al Mo.S.E. (5,5 miliardi). Insieme queste tre tipologie di opere rappresentano il 91% (34,3 miliardi) del costo totale delle

infrastrutture strategiche localizzate in Veneto. Il restante 9% (circa 3,5 miliardi) riguarda interventi finalizzati alla realizzazione del Porto di altura di Venezia (2,5 miliardi), a potenziare le reti ferroviarie metropolitane (812 milioni), alla realizzazione del Palazzo del cinema e congressi di Venezia (80 milioni), alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia (100 milioni) e agli interventi riuniti nell'opera "Aeroporto di Vicenza" (11,5 milioni) e relativi alla realizzazione di un Parco attrezzato e di un Museo dell'aeronautica, nonché alla progettazione del completamento Tangenziale nord di Vicenza. Rispetto al costo totale del Programma, le infrastrutture localizzate in questa regione incidono per il 10%. Segue, per valore delle opere programmate, la Lombardia con oltre 36 miliardi (l'84% è relativo al costo di interventi presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture), pari al 9,6% del costo dell'intero programma. Anche in questa regione si concentrano rilevanti investimenti infrastrutturali relativi alle reti stradale (14,8 miliardi), ferroviaria (13,5 miliardi) e metropolitana (7,6 miliardi). Supera i 30 miliardi anche il costo complessivo delle infrastrutture localizzate in Sicilia e Piemonte. Per la Sicilia si tratta di 32,5 miliardi (l'86% è relativo al costo di interventi presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture) dei quali 18,9 per il potenziamento della rete ferroviaria (oltre 10 sono relativi a interventi sulla direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo previsti dal contratto istituzionale di sviluppo sottoscritto il 2 agosto 2012), 10,8 per infrastrutture stradali, circa 2 per interventi sulle reti metropolitane di Palermo, Catania e Messina mentre i restanti 742 milioni riguardano opere idriche, interporti e aeroporti. Il costo complessivo degli interventi localizzati in Piemonte invece ammonta a 30 miliardi (in questo caso la quota relativa al costo degli interventi presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture scende al 60%) dei quali 20 sono relativi a opere ferroviarie e 8,4 a opere stradali.

Il costo delle infrastrutture localizzate in Liguria è di circa 27 miliardi dei quali 17 per opere stradali e 9 per opere ferroviarie, e

supera i 20 miliardi anche in Campania (21 miliardi) e Calabria (20 miliardi).

Note alla tabella 4.1.

- (a) Piemonte - Comprese: Rete ferroviaria - "Raddoppio selettivo e nodo di Chivasso - Collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la TO-MI (Lunetta di Chivasso)" e "Potenziamento della linea (elettrificazione)" (coinvolgono anche la Valle d'Aosta), Novara-Milano e interconnessione con la linea FNME nel nodo di Novara (coinvolge anche la Lombardia); Rete stradale - Autostrada A4 Torino-Milano (coinvolge anche la Lombardia); Comparto energetico - Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Trino Lachiarella (coinvolge anche la Lombardia); Vedi note (c, d).
- (b) Valle d'Aosta - Vedi note (a).
- (c) 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); Vedi note (a, h, x).
- (d) 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).
- (e) Trentino Alto Adige - Vedi note (f).
- (f) 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); Comparto energetico - Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere - Minerbio e Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico (coinvolgono anche l'Emilia Romagna); Vedi note (c, h, g, x).
- (g) Friuli Venezia Giulia - Comprese: Rete stradale - Terza corsia tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli (coinvolge anche il Veneto); Vedi note (f).
- (h) 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); Potenzenziamento tecnologico Bologna-Bari (comprende anche Marche, Abruzzo, Molise, Puglia); Comparto energetico - Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli - Parma (coinvolge anche la Toscana); Vedi note (c, f, i, m, x).
- (i) Toscana - Comprese: Rete stradale - Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze (coinvolge anche l'Emilia Romagna), Lotto 2 - Tratta San Pietro in Palazzi-Tarquina (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); Vedi note (h, x).
- (l) Umbria - Comprese: Rete stradale - Direttrice Civitavecchia-Orte-Termini-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); Vedi note (i, x).
- (m) Marche - Comprese: Rete ferroviaria - Adeguamenti sagoma C per traffico intermodale galleria Cattolica e Castellarano (coinvolge anche l'Emilia Romagna); Vedi note (h, l, o, x).
- (n) Lazio - Comprese: Rete stradale - Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Voltumo (coinvolge anche il Molise e la Campania); Vedi note (i, o, p, v, x).
- (o) Abruzzo - Comprese: Rete ferroviaria - Linea ferroviaria Pescara-Roma - Potenziamento e Linea ferroviaria Pescara-Roma - Velocizzazione (coinvolgono anche il Lazio); Rete stradale - Raccordo autostradale A 24-Teramo con connessione alla A 14 fino a Pedaso - Collegamento autostradale Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (coinvolge anche le Marche); Vedi note (h, p).
- (p) Molise - Comprese: Rete stradale - Variante di Guardafiera (Guardafiera-Larino II°) (coinvolge anche il Lazio) e Bojano-Guardafiera e Larino II°-Termoli (coinvolge anche il Lazio e la Campania); Rete idrica - Lotto 3 - Impianto di sollevamento - Laghetto di Pescolanciano (IS), Lotto 9 - Sistemazione dell'ammasso roccioso, Messa in sicurezza delle opere a valle, Lotto 11- Sistemazione cava di prestito, Lotto 10 - Inerbimento scarpe, Lotto 8 - Ripulitura dell'invaso e rimboschimento compensativo, Lotto 6 - Strada circumlacuale in dx (coinvolgono anche l'Abruzzo); Vedi note (h, n, r, s).
- (q) Campania - Comprese: Rete ferroviaria - Raddoppio in variante Apice-Osara e Velocizzazione Napoli-Bari (coinvolge anche la Puglia); Vedi note (n, p, r, w, y, z).

- (t) Puglia - Compresse: Comparto energetico: Rete ferroviaria - Tratta Termoli-Ripalta (coinvolge anche il Molise); Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kV Foggia Benevento (coinvolge anche la Campania); Vedi note (h, s, q, y).
- (s) Basilicata - Compresse: 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 "Irrino-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 Simi dalla diga Monte Cotugno a Monteparano (coinvolgono anche la Puglia); Vedi note (t, y).
- (t) Calabria - Vedi note (s, u, y).
- (u) Sicilia - Compresse: 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); Ponte sullo Stretto: Ponte sullo Stretto di Messina e Opere complementari Ponte sullo Stretto (coinvolgono anche la Calabria); Comparto energetico: Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kV Sorgente Rizziconi (coinvolge anche la Calabria); Vedi note (y).
- (v) 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); Vedi note (y).
- (w) 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 Ramea, Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete Ferroviaria - "Decreto del fare" Programma interventi RFI, tratta AV Milano-Bologna, tratta AV Bologna-Firenze, Bologna-Verona - Raddoppio, Bologna-Verona - Potenziamo tecnologico, Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) e Linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria e Adeguamento rete ferroviaria meridionale; Altra edilizia Pubblica: Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica: 1° programma stralcio, 2° programma stralcio, Piano straordinario stralcio di interventi urgenti in materia di edilizia scolastica da programmare; Edilizia Penitenziaria: Piano per l'edilizia Penitenziaria; 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.
- (x) Centro Nord - Compresse 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 Ramea; Rete Ferroviaria - tratta AV Milano-Bologna, tratta AV Bologna-Firenze, Bologna-Verona - Raddoppio, Bologna-Verona - Potenziamo tecnologico.
- (y) Mezzogiorno - Compresse anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete stradale - Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete ferroviaria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) e Linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria e Adeguamento rete ferroviaria meridionale; Altre opere - piccole e medie opere.
- (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; Edilizia scolastica - 1° programma stralcio, 2° programma stralcio, Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico, Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare; Edilizia Penitenziaria - Piano per l'edilizia Penitenziaria; 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).

Tabella 4.2. – INTERO PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opere al 31 ottobre 2013 - Importi in Meuro

	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropoli-tane	Interporti	Opera aeroport.	Opera portuale	Rete idrica	Comparto energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia pubblica	Edilizia penitenziaria	Altre opere	Teleco-municaz.	Ponte sullo Stretto di Messina	Mo.SE	Totale
Piemonte (a)	8.352	20.365	804	354	0	0	0	0	0	0	171	0	0	0	0	30.046
Valle d'Aosta (b)	372	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	145	0	0	0	543
Lombardia (c)	14.795	13.463	7.569	124	0	0	106	0	0	19	0	12	0	0	0	36.088
Liguria (d)	17.111	9.111	326	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26.550
Trentino Alto Adige (e)	0	8.832	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.832
Veneto (f)	16.157	12.673	812	0	0	2.507	0	0	0	80	0	117	0	0	5.493	37.838
Friuli Venezia Giulia (g)	3.786	2.972	0	0	0	317	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.075
Emilia Romagna (h)	12.855	3.618	853	0	0	384	0	30	0	6	0	0	0	0	0	17.745
Toscana (i)	11.570	1.494	1.025	40	0	38	0	135	0	265	0	105	0	0	0	14.672
Umbria (l)	4.716	3.143	0	125	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.027
Marche (m)	2.550	1.039	0	333	0	260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.182
Lazio (n)	10.589	2.239	3.487	522	0	515	0	0	0	365	0	0	0	0	0	17.717
Abruzzo (o)	2.461	2.649	0	0	16	117	1.401	0	226	437	0	330	0	0	0	7.638
Molise (p)	3.731	150	50	145	0	0	651	0	0	0	0	0	0	0	0	4.727
Campania (q)	5.621	7.275	6.542	159	0	362	1.177	0	0	0	0	190	0	0	0	21.327
Puglia (r)	1.739	3.688	371	89	0	220	665	0	0	44	0	0	0	0	0	6.816
Basilicata (s)	6.853	540	0	0	0	0	743	1.424	0	0	0	0	0	0	0	9.560
Calabria (t)	20.018	484	0	102	0	0	345	0	0	0	0	0	0	0	0	20.949
Sicilia (u)	10.798	18.937	2.072	267	92	0	384	0	0	0	0	0	0	0	0	32.549
Sardegna (v)	3.617	623	293	0	0	390	571	780	0	0	0	0	0	0	0	6.273
N.R. a liv. reg.le (w)	20.821	32.763	0	0	0	0	0	0	847	686	503	514	0	0	0	56.134
ITALIA	178.513	146.083	24.204	2.260	151	5.110	5.938	2.445	1.103	2.071	503	1.413	0	0	5.493	375.287
CENTRO NORD (x)	112.920	91.783	14.876	1.498	43	4.023	0	241	30	904	0	378	0	0	5.493	232.187
MEZZOGIORNO (y)	65.293	53.725	9.329	762	108	1.087	5.938	2.204	226	481	0	919	0	0	0	140.072
N.R. a liv. macroarea (z)	300	576	0	0	0	0	0	0	847	686	503	115	0	0	0	3.027

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

N.B.: Per le note vedi oltre, "Note alla Tabella 4.1."

Tabella 4.2.a. – INTERO PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opere al 31 ottobre 2013 - *Composizione % orizzontale*

	Ferrovie										Ponte			Totale		
	Rete stradale	Rete ferroviaria	metropoli	Interporti	Opera aeroport.	Opera portuale	Rete idrica	Compartmento energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia pubblica	Edilizia penitenziaria	Altre opere	Telecomunicaz.		Stretto di Messina	Mo.SE
Piemonte (a)	27,8%	67,8%	2,7%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Valle d'Aosta (b)	68,4%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lombardia (c)	41,0%	37,3%	21,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Liguria (d)	64,4%	34,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Trentino Alto Adige (e)	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Veneto (f)	42,7%	33,5%	2,1%	0,0%	6,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	14,5%	100,0%
Friuli Venezia Giulia (g)	53,5%	42,0%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Emilia Romagna (h)	72,4%	20,4%	4,8%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Toscana (i)	78,9%	10,2%	7,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Umbria (l)	58,8%	39,2%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Marche (m)	61,0%	24,8%	0,0%	8,0%	0,0%	6,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lazio (n)	59,8%	12,6%	19,7%	2,9%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Abruzzo (o)	32,2%	34,7%	0,0%	0,0%	1,5%	18,3%	0,0%	3,0%	5,7%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Molise (p)	78,9%	3,2%	1,1%	3,1%	0,0%	13,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Campania (q)	26,4%	34,1%	30,7%	0,7%	1,7%	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Puglia (r)	25,5%	54,1%	5,4%	1,3%	3,2%	9,8%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Basilicata (s)	71,7%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	7,8%	14,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Calabria (t)	95,6%	2,3%	0,0%	0,5%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sicilia (u)	33,2%	58,2%	6,4%	0,8%	0,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sardegna (v)	57,7%	9,9%	4,7%	0,0%	6,2%	9,1%	12,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
N.R. a liv. reg.le (w)	37,1%	58,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	1,2%	0,9%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
ITALIA	47,6%	38,9%	6,4%	0,6%	1,4%	1,6%	0,7%	0,3%	0,6%	0,1%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	1,5%	100,0%
CENTRO NORD (x)	48,6%	39,5%	6,4%	0,6%	1,7%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	2,4%	100,0%
MEZZOGIORNO (y)	46,6%	38,4%	6,7%	0,5%	0,1%	4,2%	1,6%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
N.R. a liv. macroarea (z)	9,9%	19,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	28,0%	22,7%	16,6%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

Tabella 4.2.b. – INTERO PROGRAMMA – La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opere al 31 ottobre 2013 - *Composizione % verticale*

	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropoli-Interporti litane	Opera aeroport. portuale	Opera idrica	Rete Comparto energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia pubblica	Edilizia penitenziaria	Altre opere	Telecomunicaz. Stretto di Messina	Ponte sullo Stretto di Messina	Mo.SE	Totale
Piemonte (a)	4,7%	13,9%	3,3%	15,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	-	0,0%	8,0%
Valle d'Aosta (b)	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,2%	-	-	0,0%	0,1%
Lombardia (c)	8,3%	9,2%	31,3%	5,5%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,9%	0,0%	0,8%	-	0,0%	9,6%
Liguria (d)	9,6%	6,2%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	7,1%
Trentino Alto Adige (e)	0,0%	6,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	2,4%
Veneto (f)	9,1%	8,7%	3,4%	0,0%	49,1%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	8,2%	-	100,0%	10,1%
Friuli Venezia Giulia (g)	2,1%	2,0%	0,0%	0,0%	6,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	1,9%
Emilia Romagna (h)	7,2%	2,5%	3,5%	0,0%	7,5%	0,0%	0,0%	2,7%	0,3%	0,0%	0,0%	-	0,0%	4,7%
Toscana (i)	6,5%	1,0%	4,2%	1,8%	0,8%	0,0%	5,5%	0,0%	12,8%	0,0%	7,4%	-	0,0%	3,9%
Umbria (l)	2,6%	2,2%	0,0%	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	2,1%
Marche (m)	1,4%	0,7%	0,0%	14,7%	0,0%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	1,1%
Lazio (n)	5,9%	1,5%	14,4%	23,1%	0,0%	10,1%	0,0%	0,0%	17,6%	0,0%	0,0%	-	0,0%	4,7%
Abruzzo (o)	1,4%	1,8%	0,0%	0,0%	10,9%	2,3%	23,6%	0,0%	21,1%	0,0%	23,4%	-	0,0%	2,0%
Molise (p)	2,1%	0,1%	0,2%	6,4%	0,0%	0,0%	11,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	1,3%
Campania (q)	3,1%	5,0%	27,0%	7,0%	0,0%	7,1%	19,8%	0,0%	0,0%	0,0%	13,5%	-	0,0%	5,7%
Puglia (r)	1,0%	2,5%	1,5%	3,9%	0,0%	4,3%	11,2%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	-	0,0%	1,8%
Basilicata (s)	3,8%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	58,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	2,5%
Calabria (t)	11,2%	0,3%	0,0%	4,5%	0,0%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	5,6%
Sicilia (u)	6,0%	13,0%	8,6%	11,8%	60,9%	0,0%	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	8,7%
Sardegna (v)	2,0%	0,4%	1,2%	0,0%	7,6%	9,6%	31,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	1,7%
N.R. a liv. reg.le (w)	11,7%	22,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	76,8%	33,1%	100,0%	36,4%	-	0,0%	15,0%
ITALIA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	-	100,0%	100,0%
CENTRO NORD (x)	63,3%	62,8%	61,5%	66,3%	28,2%	78,7%	0,0%	9,9%	2,7%	43,7%	0,0%	-	100,0%	61,9%
MEZZOGIORNO (y)	36,6%	36,8%	38,5%	33,7%	71,8%	21,3%	100,0%	90,1%	20,5%	23,2%	0,0%	-	0,0%	37,3%
N.R. a liv. macroarea (z)	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	76,8%	33,1%	100,0%	8,1%	-	0,0%	0,8%

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

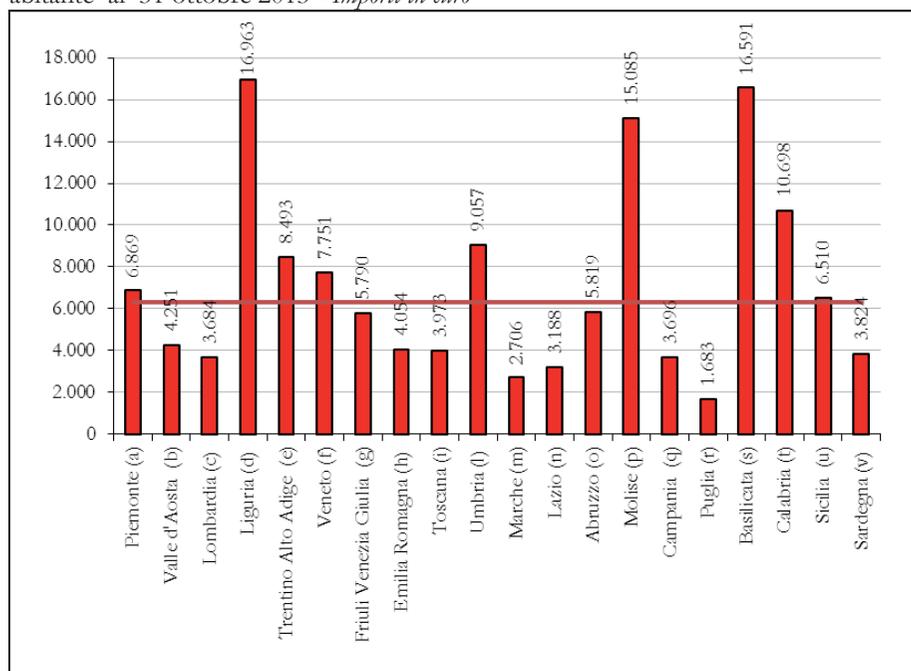
N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

4.2.1. La spesa pro capite

Il valore pro capite del costo dell'intero Programma ad oggi stimato è pari a circa 6.288 euro per abitante se si considera l'intero costo, quindi compresa la quota non ripartibile a livello regionale (56.134 milioni). Nel Mezzogiorno il valore medio pro capite è pari a 6.793 euro contro i 5.944 euro del Centro-Nord.

La distribuzione territoriale vede primeggiare la Liguria con 16.963 euro grazie ai rilevanti investimenti stradali (nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa, Nodo autostradale di Genova e Nuova Aurelia tra i principali) e ferroviari (Terzo valico dei Giovi e collegamento ferroviario San Lorenzo al Mare-Andora-Finale Ligure tra i principali) in programma.

Grafico 4.15. - INTERO PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi per abitante al 31 ottobre 2013 - *Importi in euro*



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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

Rilevante è anche il costo per abitante nelle regioni Basilicata (16.591 euro), Molise (15.085 euro), Calabria (10.698 euro), Umbria (9.057 euro) e Trentino Alto Adige (8.493 euro). Tra le altre regioni si osserva un costo per abitante superiore a quello medio nazionale nelle regioni Veneto (7.751 euro), Piemonte (6.869 euro) e Sicilia (6.510 euro), mentre, tra le regioni più abitate, restano al di sotto del valore pro capite la Lombardia (3.684 euro), l'Emilia Romagna (4.054 euro), la Toscana (3.973 euro), il Lazio (3.188 euro) e la Campania (3.696 euro).

Tabella 4.3. - INTERO PROGRAMMA - La ripartizione regionale della popolazione residente, della superficie territoriale e dei costi dell'intero programma al 31 ottobre 2013

	Popolazione residente Istat (31 dicembre 2012)		Superficie territoriale		Costo intero programma		Costo intero programma per abitante	Costo intero programma per Km ²
	V.a.	%	V.a. (km ²)	%	V.a. (Meuro)	%	(euro)	(euro)
Piemonte (a)	1.221.860	2,0	25.400	8,4	30.046	8,0	6.869	1.182.910
Valle d'Aosta (b)	4.377.487	7,3	3.263	1,1	543	0,1	4.251	166.541
Lombardia (c)	3.692.828	6,2	23.863	7,9	36.088	9,6	3.684	1.512.290
Liguria (d)	886.239	1,5	5.420	1,8	26.550	7,1	16.963	4.898.304
Trentino Alto Adige (e)	1.545.155	2,6	13.607	4,5	8.832	2,4	8.493	649.114
Veneto (f)	5.557.276	9,3	18.391	6,1	37.838	10,1	7.751	2.057.417
Friuli Venezia Giulia (g)	1.312.507	2,2	7.856	2,6	7.075	1,9	5.790	900.545
Emilia Romagna (h)	313.341	0,5	22.451	7,5	17.745	4,7	4.054	790.371
Toscana (i)	5.769.750	9,7	22.990	7,6	14.672	3,9	3.973	638.166
Umbria (l)	4.050.803	6,8	8.456	2,8	8.027	2,1	9.057	949.272
Marche (m)	576.194	1,0	9.366	3,1	4.182	1,1	2.706	446.468
Lazio (n)	1.958.238	3,3	17.208	5,7	17.717	4,7	3.188	1.029.598
Abruzzo (o)	4.999.932	8,4	10.795	3,6	7.638	2,0	5.819	707.530
Molise (p)	1.640.379	2,7	4.438	1,5	4.727	1,3	15.085	1.065.151
Campania (q)	1.221.860	2,0	13.590	4,5	21.327	5,7	3.696	1.569.251
Puglia (r)	4.377.487	7,3	19.366	6,4	6.816	1,8	1.683	351.954
Basilicata (s)	3.692.828	6,2	9.995	3,3	9.560	2,5	16.591	956.500
Calabria (t)	886.239	1,5	15.081	5,0	20.949	5,6	10.698	1.389.151
Sicilia (u)	1.545.155	2,6	25.703	8,5	32.549	8,7	6.510	1.266.376
Sardegna (v)	5.557.276	9,3	24.090	8,0	6.273	1,7	3.824	260.401
N.R. a livello regionale (w)	-	-	-	-	56.134	15,0	940	186.287
TOTALE	59.685.227	100,0	301.328	100,0	375.287	100,0	6.288	1.245.441
CENTRO NORD(x)	39.064.083	65,5	178.272	59,2	232.187	61,9	5.944	1.302.435
MEZZOGIORNO(y)	20.621.144	34,5	123.057	40,8	140.072	37,3	6.793	1.138.276
N.R. a livello di macro area (z)	59.685.227	100,0	301.328	100,0	3.027	0,8	51	10.045

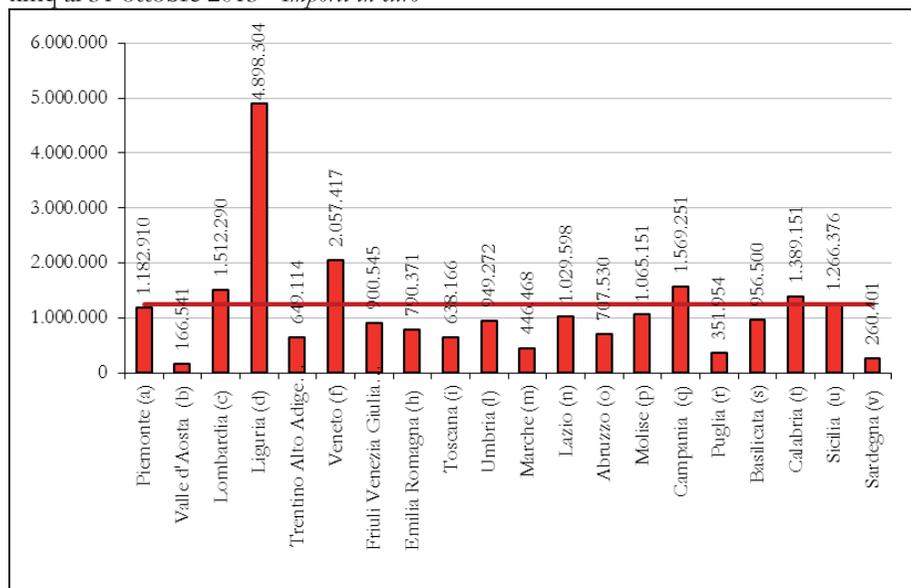
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

4.2.2. La spesa per kmq

Se si assume come parametro di riferimento la superficie territoriale, il valore medio nazionale del costo dell'intero Programma risulta pari a circa un milione e 245 mila euro per kmq. Sei sono le regioni con valori superiori a questa media nazionale: innanzitutto la Liguria, con 4 milioni e 898 mila euro per kmq, seguita dal Veneto, con oltre 2 milioni. Superano il milione e 245 mila euro anche le regioni Campania, Lombardia, Calabria e Sicilia. Poco al di sotto della media si trovano il Piemonte (1.182.910 euro), il Molise (1.065.151 euro) e il Lazio (1.029.598 euro).

Grafico 4.16. - INTERO PROGRAMMA - La ripartizione territoriale dei costi per kmq al 31 ottobre 2013 - *Importi in euro*



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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

4.2.3. Le opere ultimate

Complessivamente, rispetto all'intero Programma, il valore delle opere effettivamente ultimate al 31 ottobre 2013 o la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013 è di 47 miliardi 175 milioni.

In base all'attuale distribuzione territoriale risulta ripartibile a livello regionale il 62% (29 miliardi 470 milioni di euro) dell'ammontare complessivo delle opere ultimate. Il restante 38% (17 miliardi 705 milioni) è relativo a interventi "non ripartibili" a livello regionale tra i quali rientrano: le tratte ferroviarie ad alta velocità Milano-Bologna e Bologna-Firenze (11 miliardi 641 milioni) e il raddoppio e potenziamento tecnologico della tratta ferroviaria Bologna-Verona (1.166 milioni); i quaranta lotti ultimati della Salerno Reggio Calabria del costo di oltre 4 miliardi.

Tabella 4.4. – INTERO PROGRAMMA - La ripartizione regionale dei costi delle infrastrutture ultimate al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Costo intero programma		Costo ultimate intero programma (1)		Incidenza % ultimate su programma regionale
	V.a.	%	V.a.	%	
Piemonte (a)	30.046	8,0	10.151	21,5	33,8
Valle d'Aosta (b)	543	0,1	0	0,0	0,0
Lombardia (c)	36.088	9,6	4.053	8,6	11,2
Liguria (d)	26.550	7,1	191	0,4	0,7
Trentino Alto Adige (e)	8.832	2,4	0	0,0	0,0
Veneto (f)	37.838	10,1	1.760	3,7	4,7
Friuli Venezia Giulia (g)	7.075	1,9	36	0,1	0,5
Emilia Romagna (h)	17.745	4,7	517	1,1	2,9
Toscana (i)	14.672	3,9	487	1,0	3,3
Umbria (l)	8.027	2,1	100	0,2	1,2
Marche (m)	4.182	1,1	112	0,2	2,7
Lazio (n)	17.717	4,7	2.083	4,4	11,8
Abruzzo (o)	7.638	2,0	282	0,6	3,7
Molise (p)	4.727	1,3	27	0,1	0,6
Campania (q)	21.327	5,7	2.435	5,2	11,4
Puglia (r)	6.816	1,8	1.052	2,2	15,4
Basilicata (s)	9.560	2,5	281	0,6	2,9
Calabria (t)	20.949	5,6	1.329	2,8	6,3
Sicilia (u)	32.549	8,7	3.582	7,6	11,0
Sardegna (v)	6.273	1,7	993	2,1	15,8
N.R. a livello regionale (w)	56.134	15,0	17.705	37,5	31,5
TOTALE	375.287	100,0	47.175	100,0	12,6
CENTRO NORD(x)	232.187	61,9	31.403	66,6	13,5
MEZZOGIORNO(y)	140.072	37,3	9.981	21,2	7,1
N.R. a livello di macro area (z)	3.027	0,8	686	1,5	22,7

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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

A livello regionale il maggiore valore delle opere ultimate spetta al Piemonte con 10 miliardi 151 milioni di euro, pari a oltre un terzo del costo totale delle opere nel Programma di interesse della regione

e a circa un quarto delle opere ultimate a livello nazionale. La quasi totalità di tale importo (10 miliardi 042 milioni) riguarda interventi non presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture tra i quali rientrano la tratta ferroviaria AV Torino-Novara-Milano (7.788 milioni) e il Passante ferroviario di Torino (1.041 milioni).

Tabella 4.4. - INTERO PROGRAMMA - La ripartizione regionale dei costi delle infrastrutture ultimate al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Totale interventi censiti 2002- 2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture	Interventi non presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture
Piemonte (a)	10.151	109	10.042
Valle d'Aosta (b)	0	0	0
Lombardia (c)	4.053	3.268	785
Liguria (d)	191	36	155
Trentino Alto Adige (e)	0	0	0
Veneto (f)	1.760	1.251	509
Friuli Venezia Giulia (g)	36	0	36
Emilia Romagna (h)	517	190	327
Toscana (i)	487	262	225
Umbria (l)	100	57	43
Marche (m)	112	112	0
Lazio (n)	2.083	1.974	108
Abruzzo (o)	282	233	48
Molise (p)	27	27	0
Campania (q)	2.435	2.380	56
Puglia (r)	1.052	1.052	0
Basilicata (s)	281	281	0
Calabria (t)	1.329	846	483
Sicilia (u)	3.582	3.281	301
Sardegna (v)	993	993	0
Non ripartibili a livello regionale (w)	17.705	5.381	12.324
TOTALE	47.175	21.734	25.441
CENTRO NORD (x)	31.403	7.260	24.143
MEZZOGIORNO (y)	9.981	9.093	888
Non ripartibili a livello di macro area (z)	686	277	409

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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.1."

Seguono la Lombardia, con 4.053 milioni, pari all'8,6% delle opere ultimate del Programma (va segnalato che a tale quota va aggiunta una quota delle opere ultimate di interesse di questa

regione che rientra tra le opere non ripartibili) e all'11,2% dell'ammontare di tutto il Programma regionale, e la Sicilia, con 3.582 milioni pari al 7,6% delle opere ultimate e all'11,0% del Programma regionale.

Tra le altre regioni con quote significative vi sono: la Campania, con 2.435 milioni, il 5,2% sul totale delle opere ultimate a livello nazionale e l'11,4% sul Programma regionale; il Lazio, con oltre 2 miliardi, il 4,4% sul totale delle opere ultimate a livello nazionale e l'11,8% sul Programma regionale.

4.3. Le opere deliberate dal CIPE a livello regionale

Come evidenziato in altre parti del Rapporto e nei Rapporti precedenti, nel processo procedurale e decisionale che è a monte dell'evoluzione delle singole opere previste dal Programma, un ruolo decisivo lo riveste il CIPE con le sue delibere. Per questo motivo risulta importante valutare - anche dal punto di vista di ogni singola regione - lo stato attuale dei programmi territoriali rapportati allo stato di avanzamento rispetto al deliberato CIPE.

Alla luce di tali considerazioni e tenuto conto delle differenze che caratterizzano le regioni, è pertanto possibile evidenziare che al 31 ottobre 2013:

- la parte del Programma che riguarda la Lombardia risulta oggetto di delibera per il 67,4%, e si conferma la regione con la percentuale più elevata, se si escludono le due piccole regioni dell'Umbria (89%) e del Trentino Alto Adige (82%). La percentuale sale al 100% rispetto al valore complessivo del Programma destinato a questa regione per quanto riguarda le opere del Piano energetico, gli Interporti e le altre opere di impatto regionale diverse dalle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario. Un dato importante riguarda le metropolitane e la rete stradale e autostradale, per le quali il CIPE è intervenuto rispettivamente per il 79,5% e per il 72,7% del Programma di interesse regionale. Significativa anche la quota delle opere ferroviarie pari al 54%;

- supera il 60% anche nel Lazio dove la percentuale sale al 100% rispetto al valore complessivo del Programma destinato a questa regione per quanto riguarda le ferrovie metropolitane, al 94% per le opere portuali e all'88% nel caso degli interventi di mantenimento degli edifici;
- l'incidenza rispetto alle opere del Veneto risulta pari al 51% del valore del Programma. Un dato determinato soprattutto dal Mo.S.E., dalle opere ferroviarie (47,5%) e stradali (46,6%) e da altre opere di impatto regionale diverse dalle infrastrutture di trasporto. Per le metropolitane si registra invece una percentuale del 17%;
- per il Piemonte, la Liguria, l'Emilia Romagna, la Campania e la Sardegna si osservano quote comprese tra il 34% e il 38%, mentre il Friuli Venezia Giulia si attesta a poco più del 30% e la Sicilia al 28%;
- per quanto riguarda le altre regioni, quella con il risultato migliore è la Puglia con il 22,8%. Toscana, Marche, Abruzzo, Basilicata e Calabria si attestano su quote comprese tra il 10% e il 19%, mentre il Molise non supera il 5%.

Considerando le sole opere con delibera CIPE, le strade incidono in Calabria per il 91% (era il 92% a settembre 2012), in Friuli Venezia Giulia per oltre l'85% (la stessa percentuale di un anno prima) e in Toscana per l'84% (era il 90%).

Le strade rappresentano ancora la quota più rilevante anche nelle Marche (66,7%) e in Umbria (64,5) e oltre la metà del costo regionale anche in Sicilia (55,6%), in Emilia Romagna (53,0%) e nel Lazio (52,7%). Le strade approvate dal CIPE incidono per il 46% in Sardegna, per il 44% in Lombardia e per il 38,8% nel Veneto. Nelle altre regioni costituiscono il 32,3% in Campania e il 29,3% in Puglia. Percentuali inferiori si registrano in Liguria (14%), in Abruzzo (12,1%) e in Basilicata (4,3%).

Sul totale della spesa stradale il 17,6% riguarda opere imputabili alla Lombardia e il 12,3% al Veneto. Quote comprese tra il 5% e il

9% spettano alle regioni Emilia Romagna (5,9%), Umbria (7,6%), Sicilia (8,4%) e Lazio (9,3%).

Per quanto riguarda la spesa per opere ferroviarie, si distinguono cinque regioni del Nord: il Piemonte, la Liguria e la Lombardia, il Trentino Alto Adige e il Veneto dove si concentra il 77% della spesa totale per opere ferroviarie (38,2 miliardi su 49,4 totali).

La spesa per le metropolitane si concentra in Lombardia (41%), Campania (25%) e Lazio (24%).

La spesa per opere portuali approvate dal CIPE si concentra in quattro regioni: Friuli Venezia Giulia (22,6%) con la Piattaforma logistica di Trieste; Emilia Romagna (27,4%) con i lavori di potenziamento del Porto di Ravenna; Lazio (34,4%) con la Piastra Logistica di Civitavecchia; Puglia (15,7) con l'hub portuale di Taranto.

Oltre la metà della spesa programmata per interventi di potenziamento della rete idrica del Mezzogiorno si concentra in due regioni: Sardegna (27%) e Basilicata (21%). Alle restanti sei regioni spettano quote comprese tra il 2% dell'Abruzzo e il 12% del Molise.

Per quanto riguarda il programma dell'edilizia scolastica, più del 20% della spesa è concentrata in Abruzzo, collegata alla ricostruzione post-terremoto. Un altro 2,7% riguarda la costruzione della Scuola Europea di Parma e il restante 76,8% fa riferimento: al "Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici", articolato in due stralci più uno di rimodulazione, del costo complessivo di 489 milioni di euro interamente finanziato con i fondi Legge Obiettivo (*vedi scheda 181*), che vede coinvolte diciotto regioni italiane (sono escluse la Valle d'Aosta e la Sardegna); al "Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico", del costo di 358 milioni di euro interamente finanziato con le risorse del Fondo Infrastrutture e del FSC destinato alle opere indifferibili (*vedi scheda 186*), che vede coinvolte diciannove regioni italiane (escluso il Trentino Alto Adige).

Tabella 4.5. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi al 31 ottobre 2013 - Importi in Meuro

	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture		Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture		Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture		Totale interventi censiti 2002-2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture		Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture	
	Valori assoluti		Composizione % verticale		Composizione % verticale			Composizione % orizzontale		Composizione % orizzontale	
	Totale opere deliberate 2002-2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture	Totale opere deliberate 2002-2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture	Totale opere deliberate 2002-2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture		Totale opere deliberate 2002-2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture	Totale opere deliberate 2002-2013	Interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture
Piemonte (a)	10.256	10.256	0	0,0	7,3	7,4	100,0	100,0	100,0	100,0	
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lombardia (b)	24.334	24.322	12	0,4	17,3	17,6	100,0	100,0	100,0	100,0	
Liguria (c)	9.819	9.819	0	0,0	7,0	7,1	100,0	100,0	100,0	100,0	
Trentino Alto Adige	7.277	7.277	0	0,0	5,2	5,3	100,0	100,0	100,0	100,0	
Veneto (d)	19.375	19.258	117	4,2	13,7	13,9	100,0	99,4	100,0	0,6	
Friuli Venezia Giulia (e)	2.153	2.153	0	0,0	1,5	1,6	100,0	100,0	100,0	0,0	
Emilia Romagna (f)	6.762	6.727	35	1,3	4,8	4,9	100,0	99,5	100,0	0,5	
Toscana (g)	2.644	2.380	265	9,6	1,9	1,7	100,0	90,0	100,0	10,0	
Umbria (h)	7.164	7.164	0	0,0	5,1	5,2	100,0	100,0	100,0	0,0	
Marche (i)	720	720	0	0,0	0,5	0,5	100,0	100,0	100,0	0,0	
Lazio (l)	10.772	10.772	0	0,0	7,6	7,8	100,0	100,0	100,0	0,0	
Abruzzo (m)	797	133	664	24,1	0,6	0,1	100,0	16,7	100,0	83,3	
Molise (n)	200	200	0	0,0	0,1	0,1	100,0	100,0	100,0	0,0	
Campania (o)	8.149	7.840	309	11,2	5,8	5,7	100,0	96,2	100,0	3,8	
Puglia (p)	1.553	1.553	0	0,0	1,1	1,1	100,0	100,0	100,0	0,0	
Basilicata (q)	1.836	1.836	0	0,0	1,3	1,3	100,0	100,0	100,0	0,0	
Calabria (r)	2.549	2.549	0	0,0	1,8	1,8	100,0	100,0	100,0	0,0	
Sicilia (s)	9.212	9.212	0	0,0	6,5	6,7	100,0	100,0	100,0	0,0	
Sardegna (t)	2.269	2.269	0	0,0	1,6	1,6	100,0	100,0	100,0	0,0	
N.R. a livello regionale (u)	13.120	11.770	1.350	49,1	9,3	8,5	100,0	89,7	100,0	10,3	
ITALIA	140.960	138.209	2.751	100,0	100,0	100,0	100,0	98,0	100,0	2,0	
CENTRO NORD	101.276	100.848	428	15,6	71,8	73,0	100,0	99,6	100,0	0,4	
MEZZOGIORNO (v)	37.648	36.676	973	35,4	26,7	26,5	100,0	97,4	100,0	2,6	
N.R. a livello macroarea (w)	2.036	686	1.350	49,1	1,4	0,5	100,0	33,7	100,0	66,3	

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

* I dati non comprendono i 5 procedimenti interrotti: Ponte sullo Stretto di Messina - Scheda 05; 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 Mabelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia Borgo Panigale" - Scheda 101; Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese - Scheda 187.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5".

Note alla tabella 4.5.

- (a) Piemonte - *Compresa: Rete stradale - Autostrada A4-Tronco 2 - Novara - Milano esclusa variante di Bernate Ticino (coinvolge anche la Lombardia); Vedi note (b, c).*
- (b) Lombardia - *Compresa: Rete stradale - Variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220) (coinvolge anche il Piemonte); Rete ferroviaria: Linea AV/AC Milano-Verona (coinvolge anche il Veneto).*
- (c) Liguria - *Compresa: Rete stradale - Adeguamento S.S. 28 - Variante tra Pieve di Teco e Ormea, con traforo di valico Arno-Cantarana (coinvolge anche il Piemonte); Rete ferroviaria - "Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova (coinvolge anche il Piemonte).*
- (d) Veneto - *Vedi note (b, e, f).*
- (e) Friuli Venezia Giulia - *Compresa: Rete stradale - Ampliamento autostrada A4 - Terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse (coinvolge anche il Veneto).*
- (f) Emilia Romagna - *Compresa: Rete stradale - Raddoppio Pontremolese: completamento (coinvolge anche la Toscana); Raccordo autostradale della Cisa A15 - Autostrada del Brennero A22 Fontenivo (Pr) - Nogarole Rocca (Vr) (coinvolge anche il Veneto e la Lombardia).*
- (g) Toscana - *Compresa: Rete stradale - Asse autostradale Cecina-Civitavecchia (coinvolge anche il Lazio); Vedi note (f).*
- (h) Umbria - *Compresa: Rete stradale - Direttrice Civitanecchia-Orte-Terri-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).*
- (i) Marche - *Vedi note (b).*
- (l) Lazio - *Vedi note (g, h, t).*
- (m) Abruzzo - *Vedi note (n).*
- (n) Molise - *Compresa: Rete idrica - ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chianci sul fiume Trigno - Opere di completamento (coinvolge anche l'Abruzzo).*
- (o) Campania - *Vedi note (v).*
- (p) Puglia - *Vedi note (q, v).*
- (q) Basilicata - *Compresa: Rete idrica - BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo e 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione (coinvolgono anche la Puglia); Vedi note (v).*
- (r) Calabria - *Vedi note (s, v).*
- (s) Sicilia - *Escluso il Ponte sullo Stretto di Messina (coinvolge anche la Calabria) - Vedi note (v).*
- (t) Sardegna - *Compresa: Comparto energetico - Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana) (coinvolge anche il Lazio) - Vedi note (v).*
- (u) Non ripartibili a livello regionale - *Rete stradale - Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete ferroviaria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione); Altra edilizia pubblica - Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica - Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3, comma 91, Legge 350/2003 Finanziaria 2004); Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico; Edilizia penitenziaria; Piano per l'edilizia penitenziaria; Altre opere - Piccole e medie opere.*
- (v) Mezzogiorno - *Compresa anche le seguenti opere non ripartibili a livello regionale: Rete stradale - Autostrada Salerno - Reggio Calabria; Rete ferroviaria - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione); Altre opere - Piccole e medie opere.*
- (w) Non ripartibili a livello di macro area - *Altra edilizia pubblica - Programma Grandi Stazioni; Edilizia scolastica - Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3, comma 91, Legge 350/2003 Finanziaria 2004); Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico; Edilizia penitenziaria - Piano per l'edilizia penitenziaria.*

Tabella 4.6. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE – La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opera al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropoli-tane	Interporti	Opera aeroport.	Opera portuale	Rete idrica	Compartmento energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia Pubblica	Edilizia penitenziaria	Altre opere	Telecomunicaz.	Ponte sullo Stretto di Messina	Mo.SE	Totale
Piemonte (a)	755	9.197	194	109												10.256
Valle d'Aosta																0
Lombardia (b)	10.750	7.310	6.015	124		106		19		12						24.334
Liguria (c)	1.378	8.441														9.819
Trentino Alto Adige		7.277														7.277
Veneto (d)	7.521	6.024	140					80		117					5.493	19.375
Friuli Venezia Giulia (e)	1.836				317											2.153
Emilia Romagna (f)	3.583	2.304	456		384			30		6						6.762
Toscana (g)	2.218			26		135				265						2.644
Umbria (h)	4.618	2.451		95												7.164
Marche (i)	480	240														720
Lazio (l)	5.679	792	3.487	11	482					321						10.772
Abruzzo (m)	96						37		226	437						797
Molise (n)							200									200
Campania (o)	2.633	1.543	3.655	124			167					27				8.149
Puglia (p)	455	610	125		220		144									1.553
Basilicata (q)	79						333	1.424								1.836
Calabria (r)	2.328	26		76			119									2.549
Sicilia (s)	5.121	2.975	675	182	92		167									9.212
Sardegna (t)	1.049						440	780								2.269
N.R. a livello regionale (u)	10.455	230							847	686	503	399				13.120
ITALIA	61.034	49.420	14.747	747	92	1.402	1.606	2.445	1.103	1.813	503	555	0	0	5.493	140.960
CENTRO NORD	38.819	44.036	10.292	365	0	1.183	0	241	30	689	0	129	0	0	5.493	101.276
MEZZOGIORNO(v)	22.216	5.384	4.455	382	92	220	1.606	2.204	226	437	0	426	0	0	0	37.648
N.R. a livello macroarea (w)			0	0	0	0	0	0	847	686	503	0	0	0	0	2.036

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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5".

Tabella 4.6.a. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE – La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opera al 31 ottobre 2013 - Composizione % orizzontale

	Rete stradale	Rete ferroviaria a	Rete metropolitane	Interporti	Opera aeroportuale	Opera portuale	Rete idrica	Comparto energetico	Edilizia scolastica	Altra Edilizia Pubblica	Edilizia penitenziaria	Altre opere	Telecomunicazioni	Ponte sullo Stretto di Messina	Mo.SE	Totale
Piemonte (a)	7,4%	89,7%	1,9%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lombardia (b)	44,2%	30,0%	24,7%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Liguria (c)	14,0%	86,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Trentino Alto Adige	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Veneto (d)	38,8%	31,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	28,4%	100,0%
Friuli Venezia Giulia (e)	85,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Emilia Romagna (f)	53,0%	34,1%	6,8%	0,0%	0,0%	5,7%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Toscana (g)	83,9%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Umbria (h)	64,5%	34,2%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Marche (i)	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lazio (l)	52,7%	7,4%	32,4%	0,1%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Abruzzo (m)	12,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%	28,4%	54,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Molise (n)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Campania (o)	32,3%	18,9%	44,9%	1,5%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Puglia (p)	29,3%	39,3%	8,0%	0,0%	0,0%	14,1%	9,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Basilicata (q)	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,1%	77,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Calabria (r)	91,3%	1,0%	0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sicilia (s)	55,0%	32,3%	7,3%	2,0%	1,0%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sardegna (t)	46,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	19,4%	34,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
N.R. a livello regionale (u)	79,7%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%	5,2%	3,8%	0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
ITALIA	43,3%	35,1%	10,5%	0,5%	0,1%	1,0%	1,1%	1,7%	0,8%	1,3%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	3,9%	100,0%
CENTRO NORD	38,3%	43,5%	10,2%	0,4%	0,0%	1,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,7%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	5,4%	100,0%
MEZZOGIORNO (v)	59,0%	14,3%	11,8%	1,0%	0,2%	0,6%	4,3%	5,9%	0,6%	1,2%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
N.R. a livello macroarea (w)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	41,6%	33,7%	24,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Fonte: elaborazione CREASME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5".

Tabella 4.6.b. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE – La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opera al 31 ottobre 2013 - *Composizione % verticale*

	Rete stradale		Rete ferroviaria		Ferrovie metropoli-Interporti		Opera aeroport. Interporti		Opera aeroport. Interporti		Opera aeroport. Interporti		Rete idrica		Comparto energ. scolastica		Edilizia pubblica		Altra Edilizia penitenziaria		Altre opere munic. az.		Teleco - Pontec - sullo Stretto di Messina		Mo.SE		Totale			
	1,2%	0,0%	18,6%	1,3%	14,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Piemonte (a)	1,2%	0,0%	18,6%	1,3%	14,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,3%	
Valle d'Aosta	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Lombardia (b)	17,6%	0,0%	14,8%	40,8%	16,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,3%	
Liguria (c)	2,3%	0,0%	17,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,0%	
Trentino Alto Adige	0,0%	0,0%	14,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,2%	
Veneto (d)	12,3%	0,0%	12,2%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,7%	
Friuli Venezia Giulia (e)	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	
Emilia Romagna (f)	5,9%	0,0%	4,7%	3,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	
Toscana (g)	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	
Umbria (h)	7,6%	0,0%	5,0%	0,0%	12,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%	
Marche (i)	0,8%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	
Lazio (l)	9,3%	0,0%	1,6%	23,6%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,6%	
Abruzzo (m)	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	
Molise (n)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	
Campania (o)	4,3%	0,0%	3,1%	24,8%	16,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%	
Puglia (p)	0,7%	0,0%	1,2%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	
Basilicata (q)	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	
Calabria (r)	3,8%	0,0%	0,1%	0,0%	10,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	
Sicilia (s)	8,4%	0,0%	6,0%	4,6%	24,3%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%	
Sardegna (t)	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	
N.R. a livello regionale																														
(u)	17,1%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,3%	
ITALIA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
CENTRO NORD	63,6%	0,0%	89,1%	69,8%	48,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	71,8%	
MEZZOGIORNO(v)	36,4%	0,0%	10,9%	30,2%	51,1%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	26,7%	
N.R. a livello macroarea																														
(w)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	

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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5".

Tabella 4.7. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi per tipologia di opera al 31 ottobre 2013 - Incidenza % Opere deliberate dal CIPE suintero Programma

	Rete stradale	Rete ferroviari a	Rete metropoli -litane	Interporti	Opera aeroport. portuale	Opera idrica	Comparto energetic o	Edilizia scuolastica	Altra Edilizia Pubblica	Edilizia peniten- ziaria	Altre opere	Teleco- municaz.	Ponte sullo Stretto di Messina	Mo.SE	Totale
Piemonte (a)	9,0%	45,2%	24,1%	30,9%	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	34,1%
Valle d'Aosta	0,0%	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	0,0%
Lombardia (b)	72,7%	54,3%	79,5%	100,0%	-	-	100,0%	-	100,0%	-	100,0%	-	-	-	67,4%
Liguria (c)	8,1%	92,6%	0,0%	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,0%
Trentino Alto Adige	-	82,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	82,4%
Veneto (d)	46,6%	47,5%	17,2%	-	0,0%	-	-	-	100,0%	-	100,0%	-	-	100,0%	51,2%
Friuli Venezia Giulia (e)	48,5%	0,0%	-	-	100,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,4%
Emilia Romagna (f)	27,9%	63,7%	53,5%	-	100,0%	-	100,0%	100,0%	-	-	-	-	-	-	38,1%
Toscana (g)	19,2%	0,0%	0,0%	65,1%	0,0%	-	100,0%	-	100,0%	-	0,0%	-	-	-	18,0%
Umbria (h)	97,9%	78,0%	-	75,7%	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,2%
Marche (i)	18,8%	23,1%	-	0,0%	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,2%
Lazio (l)	53,6%	35,4%	100,0%	2,1%	-	93,6%	-	-	88,0%	-	-	-	-	-	60,8%
Abruzzo (m)	3,9%	0,0%	-	0,0%	0,0%	2,6%	-	100,0%	100,0%	-	0,0%	-	-	-	10,4%
Molise (n)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	30,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2%
Campania (o)	46,8%	21,2%	55,9%	77,9%	-	0,0%	-	-	-	-	14,4%	-	-	-	38,2%
Puglia (p)	26,1%	16,5%	33,6%	0,0%	-	100,0%	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	22,8%
Basilicata (q)	1,2%	0,0%	-	-	-	44,8%	100,0%	-	-	-	-	-	-	-	19,2%
Calabria (r)	11,6%	5,4%	-	74,4%	-	34,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	12,2%
Sicilia (s)	47,4%	15,7%	32,6%	68,1%	100,0%	43,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	28,3%
Sardegna (t)	29,0%	0,0%	0,0%	-	-	77,1%	100,0%	-	-	-	-	-	-	-	36,2%
N.R. a livello regionale (u)	50,2%	0,7%	-	-	-	-	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	77,6%	-	-	-	23,4%
ITALIA	34,2%	33,8%	60,9%	33,0%	60,9%	27,1%	100,0%	100,0%	87,5%	100,0%	39,3%	-	-	100,0%	37,6%
CENTRO NORD	34,4%	48,0%	69,2%	24,4%	0,0%	29,4%	-	100,0%	76,3%	-	34,0%	-	-	-	43,6%
MEZZOGIORNO (p)	34,0%	10,0%	47,8%	50,1%	84,9%	20,2%	27,1%	100,0%	90,9%	-	46,4%	-	-	-	26,9%
N.R. a livello macroarea (w)	0,0%	0,0%	-	-	-	-	-	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%	-	-	-	67,3%

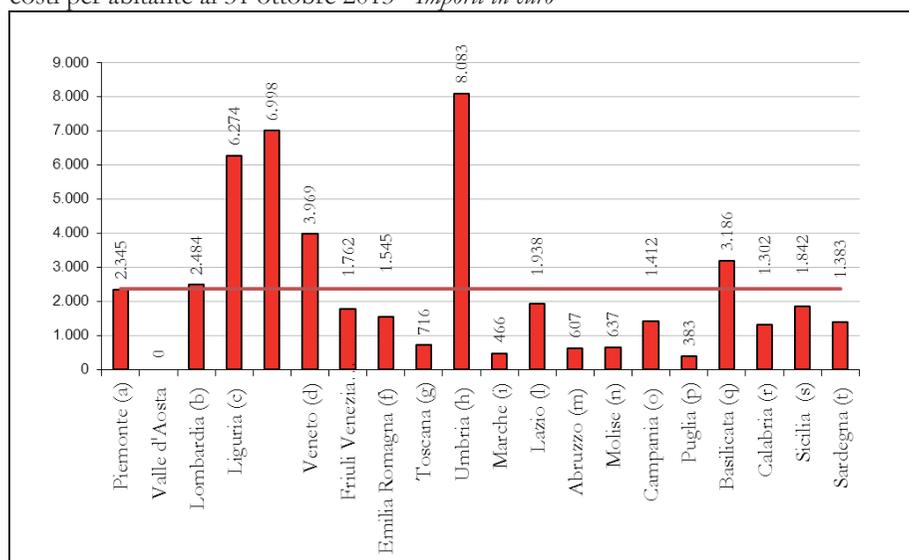
Fonte: elaborazione CRESEME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

N.B.: Per le note vedi Note alla Tabella 4.5.

4.3.1. La spesa pro capite

La media nazionale del valore pro capite della spesa ad oggi prevista per le opere con delibera CIPE è di 2.362 euro. Superano largamente la spesa media nazionale l'Umbria con 8.083 euro per abitante, il Trentino con 6.998 euro e la Liguria con 6.274 euro. In Veneto la spesa media prevista è di 3.969 euro e in Basilicata di 3.186 euro. La Lombardia, con 2.484 euro, supera di poco il valore medio nazionale e il Piemonte, con 2.345, vi si avvicina. I valori più bassi si riscontrano in Puglia, Marche, Abruzzo, Molise e Toscana.

Grafico 4.17. – OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi per abitante al 31 ottobre 2013 - *Importi in euro*



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Tabella 4.8. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale della popolazione residente, della superficie territoriale e del costo delle opere al 31 ottobre 2013

	Popolazione residente Istat (31 dicembre 2012)		Superficie territoriale		Costo opere deliberate		Costo opere deliberate per abitante	Costo opere deliberate per Km ²
	V.a.	%	V.a. (km ²)	%	V.a. (Meuro)	%	(euro)	(euro)
Piemonte (a)	1.221.860	2,0	25.400	8,4	10.256	7,3	2.345	403.766
Valle d'Aosta	4.377.487	7,3	3.263	1,1	0	0,0	0	0
Lombardia (b)	3.692.828	6,2	23.863	7,9	24.334	17,3	2.484	1.019.763
Liguria (c)	886.239	1,5	5.420	1,8	9.819	7,0	6.274	1.811.569
Trentino Alto Adige	1.545.155	2,6	13.607	4,5	7.277	5,2	6.998	534.834
Veneto (d)	5.557.276	9,3	18.391	6,1	19.375	13,7	3.969	1.053.471
Friuli Venezia Giulia (e)	1.312.507	2,2	7.856	2,6	2.153	1,5	1.762	274.076
Emilia Romagna (f)	313.341	0,5	22.451	7,5	6.762	4,8	1.545	301.172
Toscana (g)	5.769.750	9,7	22.990	7,6	2.644	1,9	716	115.022
Umbria (h)	4.050.803	6,8	8.456	2,8	7.164	5,1	8.083	847.187
Marche (i)	576.194	1,0	9.366	3,1	720	0,5	466	76.851
Lazio (l)	1.958.238	3,3	17.208	5,7	10.772	7,6	1.938	625.991
Abruzzo (m)	4.999.932	8,4	10.795	3,6	797	0,6	607	73.803
Molise (n)	1.640.379	2,7	4.438	1,5	200	0,1	637	44.994
Campania (o)	1.221.860	2,0	13.590	4,5	8.149	5,8	1.412	599.626
Puglia (p)	4.377.487	7,3	19.366	6,4	1.553	1,1	383	80.205
Basilicata (q)	3.692.828	6,2	9.995	3,3	1.836	1,3	3.186	183.699
Calabria (r)	886.239	1,5	15.081	5,0	2.549	1,8	1.302	169.049
Sicilia (s)	1.545.155	2,6	25.703	8,5	9.212	6,5	1.842	358.393
Sardegna (t)	5.557.276	9,3	24.090	8,0	2.269	1,6	1.383	94.181
N.R. a livello regionale (u)	-	-	-	-	13.120	9,3	220	43.540
TOTALE	59.685.227	100,0	301.328	100,0	140.960	100,0	2.362	467.797
<i>CENTRO NORD</i>	<i>39.064.083</i>	<i>65,5</i>	<i>178.272</i>	<i>59,2</i>	<i>101.276</i>	<i>71,8</i>	<i>2.593</i>	<i>568.099</i>
<i>MEZZOGIORNO(v)</i>	<i>20.621.144</i>	<i>34,5</i>	<i>123.057</i>	<i>40,8</i>	<i>37.648</i>	<i>26,7</i>	<i>1.826</i>	<i>305.944</i>
N.R. a livello di macro area (w)	59.685.227	100,0	301.328	100,0	2.036	1,4	34	6.756

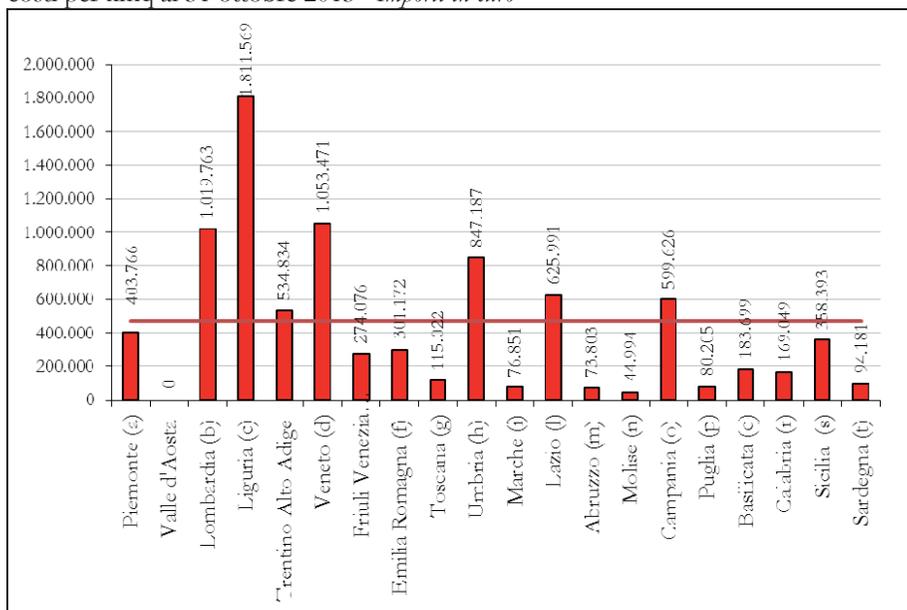
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

4.3.2. La spesa per km²

Se si considera la superficie territoriale si ricava una media nazionale di circa 468 mila euro a km². Superano la media 7 regioni, tra le quali spiccano la Liguria, con oltre 1,8 milioni di euro, la Lombardia e il Veneto, con oltre un milione per regione. Oltre la media nazionale anche i valori di Umbria, Lazio, Campania e Trentino Alto Adige. Valori inferiori a 100.000 euro a km² si riscontrano in Sardegna, Puglia, Marche, Abruzzo e Molise.

Grafico 4.18. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione territoriale dei costi per kmq al 31 ottobre 2013 - *Importi in euro*



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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

4.3.3. Le opere ultimate

L'incidenza del valore delle opere effettivamente ultimate al 31 ottobre 2013 o la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2013 sul valore complessivo previsto per le opere con delibera CIPE, registra una percentuale a livello nazionale (al netto dei 40 lotti ultimati della Salerno Reggio Calabria del costo di circa 4.147 milioni, qui esclusi per un corretto raffronto con l'analisi delle opere deliberate presentata nel capitolo secondo, che considera tale opera un'unica opera con stato di attuazione "lavori in corso") pari al 6,7%, ovvero 9.414 milioni di euro su 140.960 totali.

La regione che registra la percentuale più elevata è la Calabria (31%), grazie all'ultimazione del Megalotto 2, tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi e prolungamento della SS 280, del 1° lotto dello Schema idrico sulla diga del torrente Menta (opere di presa, galleria di derivazione e pozzo piezometrico, lavori di completamento), nonché della Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria

in località "Cannitello". Seguono: la Campania con una percentuale del 24% (1.962 milioni su un costo complessivo regionale del deliberato di 8.149 milioni) grazie innanzitutto all'ultimazione dei lavori della tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale della linea 1 della metropolitana di Napoli del costo di circa 1,5 miliardi di euro (l'inaugurazione è avvenuta il 2 dicembre 2013 e l'apertura al pubblico è prevista per gli ultimi giorni dell'anno); la Sicilia, con una percentuale del 19% (1.765 milioni su 9.212 totali) con il completamento dei collegamenti autostradali Messina Palermo, del costo di oltre 1 miliardo, e Catania-Siracusa, tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114, del costo di 579 milioni, nonché degli acquedotti Gela Aragona (56 milioni), Favara di Burgio (38 milioni) e Montescuro Ovest (74 milioni); il Molise (14%).

Quote superiori a quella nazionale spettano anche alla Lombardia (9,7%) e alla Puglia (8%) e quote analoghe a quella nazionale all'Abruzzo, al Lazio e al Veneto. Non registrano opere ultimate, oltre alla Valle d'Aosta, la Liguria, il Trentino, il Friuli, le Marche e la Sardegna¹².

¹² Nell'8° Rapporto l'opera "Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana), considerata ultimata nel 7° Rapporto, viene considerata in corso in quanto si sono resi necessari ulteriori lavori di potenziamento.

Tabella 4.9. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - La ripartizione regionale dei costi delle opere ultimate (a) al 31 ottobre 2012 - *Importi in Meuro*

	Costo opere deliberate		Costo opere ultimate su totale opere deliberate (1)		Incidenza % ultimate su programma regionale
	V.a.	%	V.a.	%	
Piemonte (a)	10.256	7,3	109	1,2	1,1
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-
Lombardia (b)	24.334	17,3	2.364	25,1	9,7
Liguria (c)	9.819	7,0	-	-	-
Trentino Alto Adige	7.277	5,2	-	-	-
Veneto (d)	19.375	13,7	1.216	12,9	6,3
Friuli Venezia Giulia (e)	2.153	1,5	-	-	-
Emilia Romagna (f)	6.762	4,8	30	0,3	0,4
Toscana (g)	2.644	1,9	161	1,7	6,1
Umbria (h)	7.164	5,1	12	0,1	0,2
Marche (i)	720	0,5	-	-	-
Lazio (l)	10.772	7,6	703	7,5	6,5
Abruzzo (m)	797	0,6	54	0,6	6,8
Molise (n)	200	0,1	27	0,3	13,7
Campania (o)	8.149	5,8	1.962	20,8	24,1
Puglia (p)	1.553	1,1	124	1,3	8,0
Basilicata (q)	1.836	1,3	99	1,0	5,4
Calabria (r)	2.549	1,8	788	8,4	30,9
Sicilia (s)	9.212	6,5	1.765	18,7	19,2
Sardegna (t)	2.269	1,6	-	-	-
N.R. a livello regionale (u)	13.120	9,3	-	-	-
ITALIA	140.960	100,0	9.414	100,0	6,7
CENTRO NORD	101.276	71,8	4.595	48,8	4,5
MEZZOGIORNO (v)	37.648	26,7	4.819	51,2	12,8
N.R. a livello macroarea (w)	2.036	1,4	-	-	-

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

(1) Al netto dei 40 lotti ultimati della Salerno Reggio Calabria del costo di circa 4.147 Meuro.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5".

4.3.4. Le risorse disponibili: finanziamenti pubblici e privati

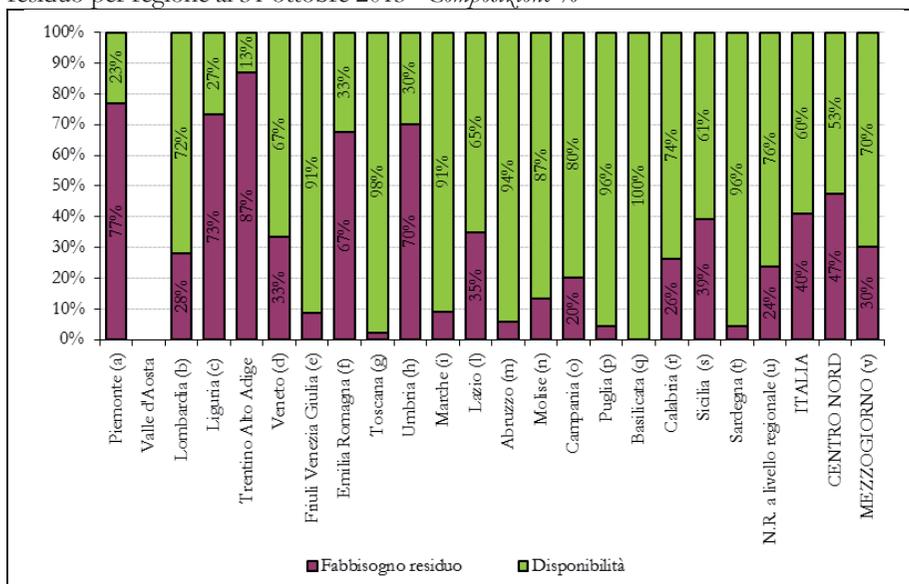
Come si è visto, la proporzione tra risorse disponibili e fabbisogno residuo rispetto all'insieme del Programma oggetto di deliberazione da parte del CIPE è, alla data del 31 ottobre 2013, pari ad una copertura del 60% del totale del valore dei costi, ovvero 84.341 milioni.

A livello regionale il nuovo quadro delle disponibilità e dei fabbisogni, aggiornato e integrato con i costi e le disponibilità delle dieci nuove opere entrate a far parte del perimetro CIPE nell'ultimo anno, conferma una situazione disomogenea. Solo una regione, la Basilicata, presenta una copertura finanziaria totale delle opere. Altre sei regioni, il Friuli Venezia Giulia, la Toscana, le Marche, l'Abruzzo, la Puglia e la Sardegna, registrano una copertura finanziaria superiore al 90%. Al contrario in altre cinque regioni, Piemonte, Liguria, Trentino Alto Adige, Emilia Romagna e Umbria, le disponibilità ammontano a meno di un terzo del costo. Tutte regioni che si caratterizzano per una significativa incidenza delle opere ferroviarie.

Tra le altre regioni del Centro-Nord si segnalano la Lombardia con il 72% di disponibilità, seguita dal Veneto con il 67% e il Lazio con il 65%.

Tra le altre regioni del Mezzogiorno invece si segnalano la Campania con l'80%, la Calabria con il 74% e la Sicilia con il 61%.

Grafico 4.19. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Risorse disponibili e fabbisogno residuo per regione al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Per quanto riguarda i fondi pubblici i valori più elevati riguardano soprattutto cinque regioni: la Lombardia con 9,45 miliardi dei quali circa 3,6 a valere sulle risorse del Fondo Legge Obiettivo, oltre 1 miliardo a valere sulle risorse del Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali e oltre 500 dal nuovo Fondo “sblocca cantieri” (Nuova linea metropolitana M4 e Tangenziale est esterna di Milano); il Veneto con circa 6,3 miliardi dei quali circa 3,7 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo e 370 dal nuovo Fondo “sblocca cantieri” (Pedemontana Veneta); la Campania con 6,1 miliardi dei quali oltre 1 a valere sulle risorse del FSC Piano Nazionale per il Sud, 646 dai Fondi Legge Obiettivo, 113 dal nuovo Fondo “sblocca cantieri” (Linea 1: tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio); la Sicilia con 5,6 miliardi dei quali 476 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo, 318 a valere sulle risorse del FSC Piano Nazionale per il Sud e 90 dal nuovo Fondo “sblocca cantieri” (S.S. 640 di Porto Empedocle); il Lazio con 5,5 miliardi di cui circa 2 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo. Complessivamente si tratta di circa 32,8 miliardi su un totale di 48,1 miliardi di fondi pubblici ripartibili a livello regionale sul deliberato CIPE.

Alla Liguria spetta una disponibilità derivante da fondi pubblici di circa 2,8 miliardi dei quali 864 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo e 97 dal Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (erano 1,1 miliardi un anno prima).

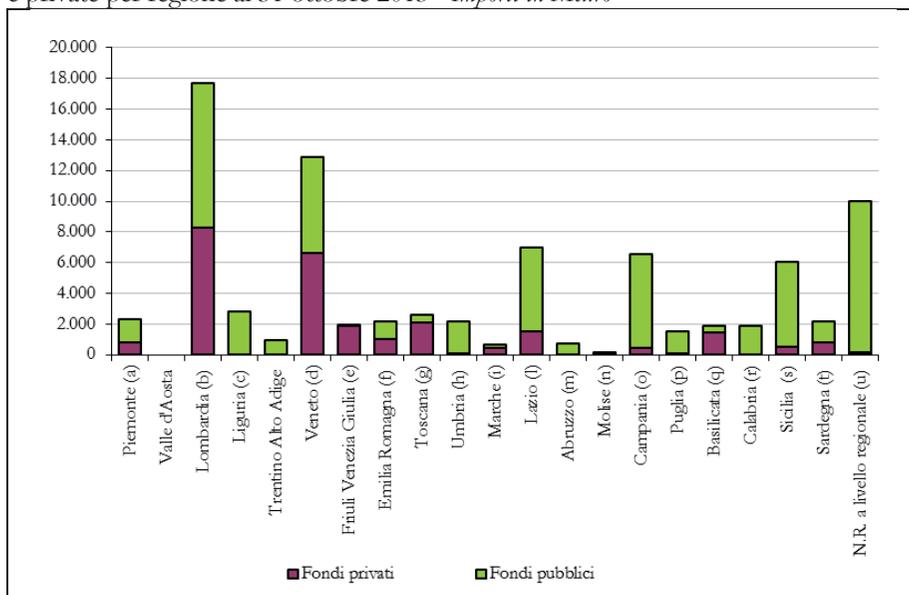
Altre 6 regioni hanno una disponibilità proveniente da risorse pubbliche compresa tra 1 e 2 miliardi di euro: Umbria (2 miliardi di cui circa 1,5 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo); Calabria (con poco meno di 1,9 miliardi di cui 753 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo); Piemonte (circa 1,6 miliardi); Puglia (1,4 miliardi); Sardegna (1,4 miliardi di cui 656 a valere sulle risorse del FSC Piano Nazionale per il Sud); Emilia Romagna (1,2 miliardi di cui 514 a valere sulle risorse dei Fondi Legge Obiettivo. Non superano il miliardo le restanti regioni.

Tra le risorse pubbliche complessive la quota nazionale imputabile ai Fondi Legge Obiettivo è pari al 31%, percentuale che

sale quasi al 42% per le regioni del Centro Nord e scende al 18% per il Mezzogiorno. Rispetto alle disponibilità pubbliche relative alle opere deliberate localizzate in Umbria l'incidenza dei Fondi Legge Obiettivo è del 74%. Percentuali rilevanti si registrano anche per la Basilicata (65%), il Veneto (59%) e la Toscana (59%). In Abruzzo prevalgono le risorse del Fondo Infrastrutture assegnate a interventi legati al sisma dell'aprile 2009 (635 milioni su una disponibilità totale di 753). In Lombardia il 54% delle disponibilità pubbliche è da ricondurre a risorse dei fondi "Legge Obiettivo" (70%), "Infrastrutture ferroviarie e stradali" (20%) e "sblocca cantieri" (10%). In Emilia Romagna il 51% spetta alle risorse dei fondi "Legge Obiettivo" (90%) e "Infrastrutture ferroviarie e stradali" (10%). Nelle restanti regioni prevalgono gli "altri finanziamenti pubblici", con quote che oscillano tra il 57% della Calabria e il 100% delle Marche.

Per quanto riguarda le risorse private, legate principalmente a infrastrutture autostradali o del comparto energetico, al 31 ottobre 2013 rappresentano una parte rilevante delle disponibilità di: Friuli Venezia Giulia (1,9 milioni su circa 2 totali, il 95%); Toscana (2,1 miliardi su 2,6 totali, l'81%); Basilicata (1,4 miliardi su 1,9 totali, il 77%); Marche (480 milioni su 654 totali, 73%); Veneto (6,6 miliardi su 12,9 totali, 52%); Lombardia (8,3 miliardi su 17,7 totali, il 47%); Emilia Romagna (circa 1 miliardo su 2,2 totali, 47%).

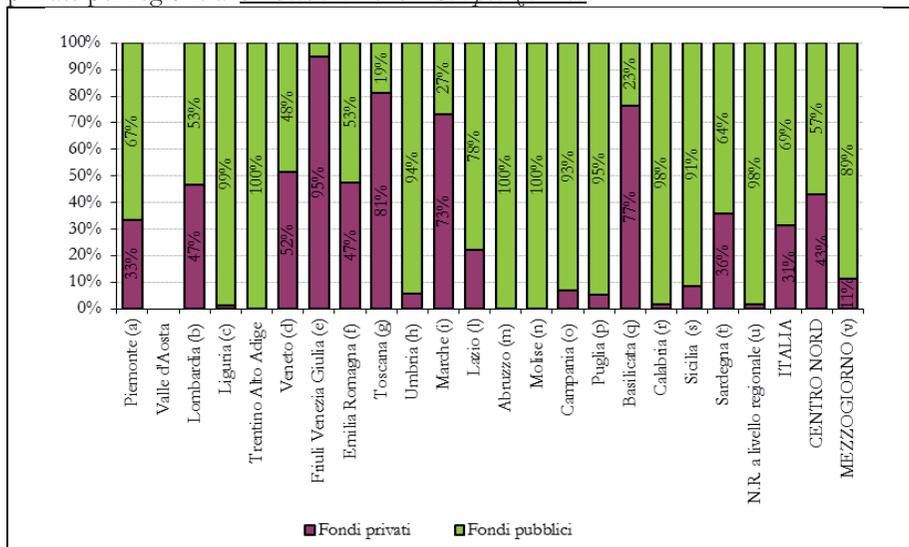
Grafico 4.20. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Risorse disponibili pubbliche e private per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

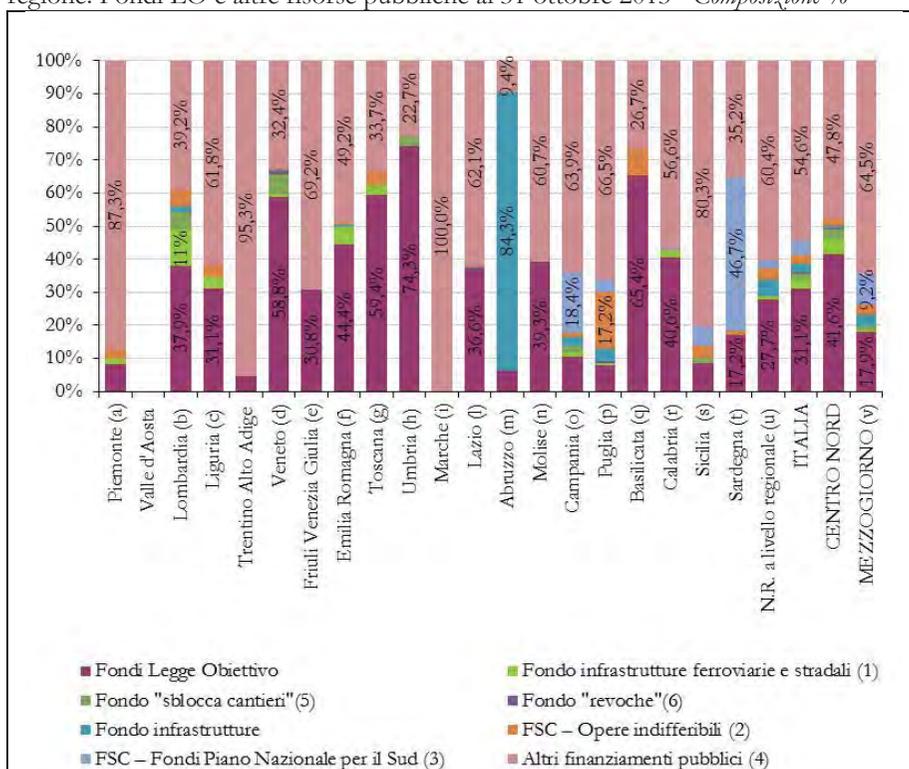
Grafico 4.21. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Risorse disponibili pubbliche e private per regione al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Grafico 4.22. – OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Risorse pubbliche per regione: Fondi LO e altre risorse pubbliche al 31 ottobre 2013 - *Composizione %*



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

(1) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011.

(2) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, legge n. 183/2011.

(3) 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).

(4) Altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, finanziamenti di Anas e RFI.

(5) Risorse di cui all'art. 18, comma 1, decreto-legge n. 69/2013.

(6) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, decreto-legge n. 98/2011.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Tabella 4.10. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Risorse disponibili pubbliche e private per regione al 31 ottobre 2013 - Importi in Meuro

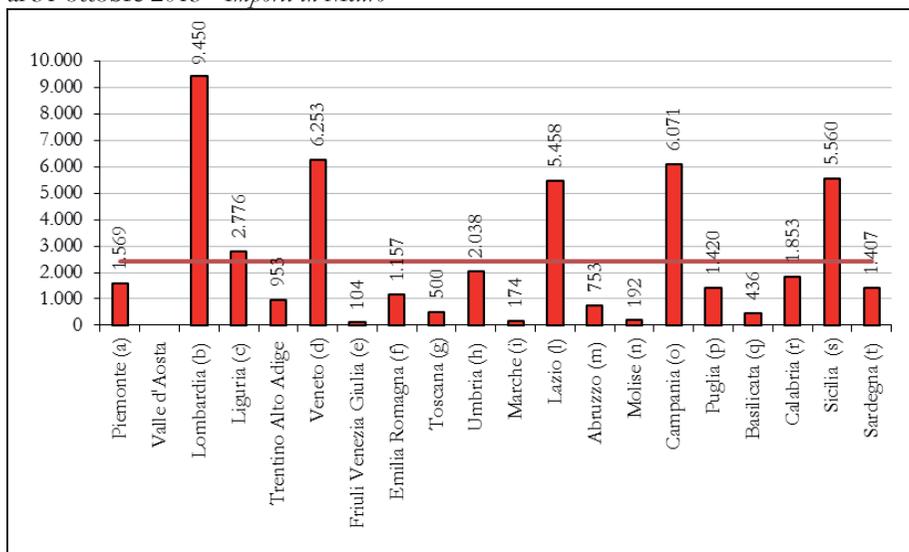
	Costo opere deliberate	Totale	Disponibilità di cui										
			Finanziamenti privati	Pubblico									
				Totale pubblico	Fondi Legge infrastrutture ferroviarie e stradali (1)	Fondo "sblocca cantieri" (5)	Fondo "revolve" (6)	Fondo infrastrutture (2)	FSC - Opere indifferibili (2)	FSC - Opere Piano Nazionale per il Sud (3)	Fondi Altri finanziamenti pubblica (4)		
Piemonte (a)	10.256	2.354	785	127	30	0	0	0	0	42	0	0	1.370
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lombardia (b)	24.334	17.727	8.278	3.579	1.041	502	0	154	471	0	0	0	3.703
Liguria (c)	9.819	2.806	30	864	97	0	0	0	100	0	0	0	1.715
Trentino-Alto Adige	7.277	953	0	45	0	0	0	0	0	0	0	0	908
Veneto (d)	19.375	12.896	6.644	3.677	50	370	69	30	32	0	0	0	2.025
Friuli Venezia Giulia (e)	2.153	1.977	1.873	32	0	0	0	0	0	0	0	0	72
Emilia Romagna (f)	6.762	2.201	1.044	514	60	0	0	7	7	0	0	0	569
Toscana (g)	2.644	2.641	2.141	297	15	0	0	0	19	0	0	0	169
Umbria (h)	7.164	2.160	122	1.515	0	60	0	0	0	0	0	0	464
Marche (i)	720	654	480	0	174	0	0	0	0	0	0	0	174
Lazio (l)	10.772	7.006	1.548	1.999	0	0	47	0	25	0	0	0	3.387
Abruzzo (m)	797	753	0	48	0	0	0	635	0	0	0	0	71
Molise (n)	200	192	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	117
Campania (o)	8.149	6.525	454	646	70	113	0	171	74	1.115	0	0	3.882
Puglia (p)	1.553	1.499	78	111	9	0	11	49	244	51	0	0	944
Basilicata (q)	1.836	1.860	1.424	285	0	0	0	0	0	34	0	0	117
Calabria (r)	2.549	1.884	31	753	33	0	0	0	0	7	12	0	1.048
Sicilia (s)	9.212	6.078	518	476	0	90	0	0	209	318	0	0	4.468
Sardegna (t)	2.269	2.186	779	242	0	0	0	0	14	656	0	0	495
N.R. a livello regionale	13.120	9.987	179	2.715	123	0	0	465	369	217	0	0	5.919
ITALIA	140.960	84.341	26.407	18.001	1.529	1.135	127	1.510	1.647	2.369	0	0	31.615
CENTRO NORD	101.276	53.376	22.944	12.649	1.293	932	116	190	696	0	0	0	14.555
MEZZOGIORNO (v)	37.648	28.996	3.284	4.602	236	203	11	959	755	2.369	0	0	16.578
N.R. a livello macroarea (w)	2.036	1.969	179	750	0	0	0	361	196	0	0	0	482

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

N.B.: Per le note da (1) a (6) vedi note "Grafico 4.22."

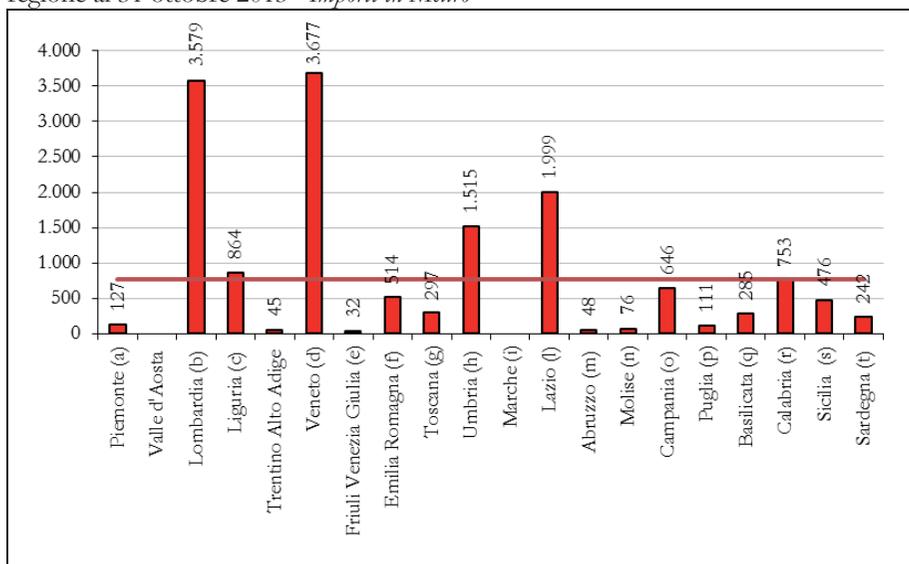
N.B.: Per le note da (a) a (w) vedi "Note alla Tabella 4.5."

Grafico 4.23. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Risorse pubbliche per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



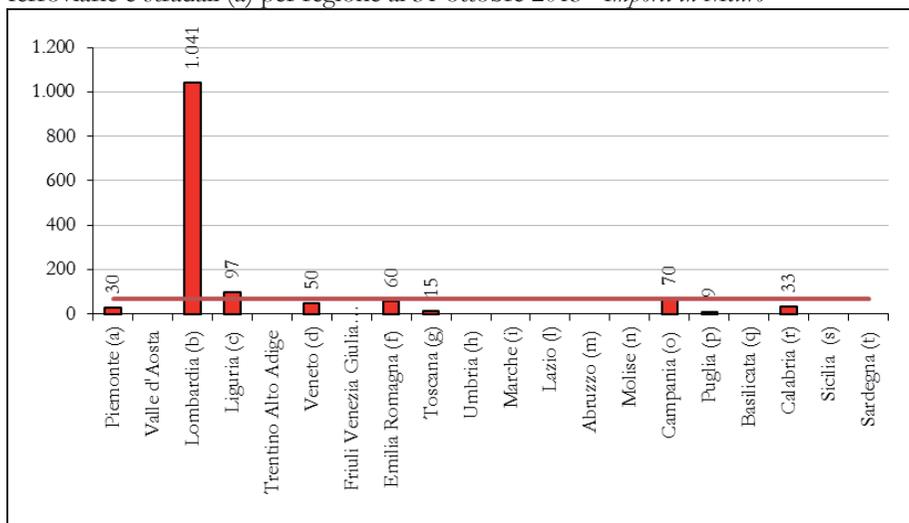
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Grafico 4.24. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondi Legge Obiettivo per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.
N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Grafico 4.25. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (a) per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

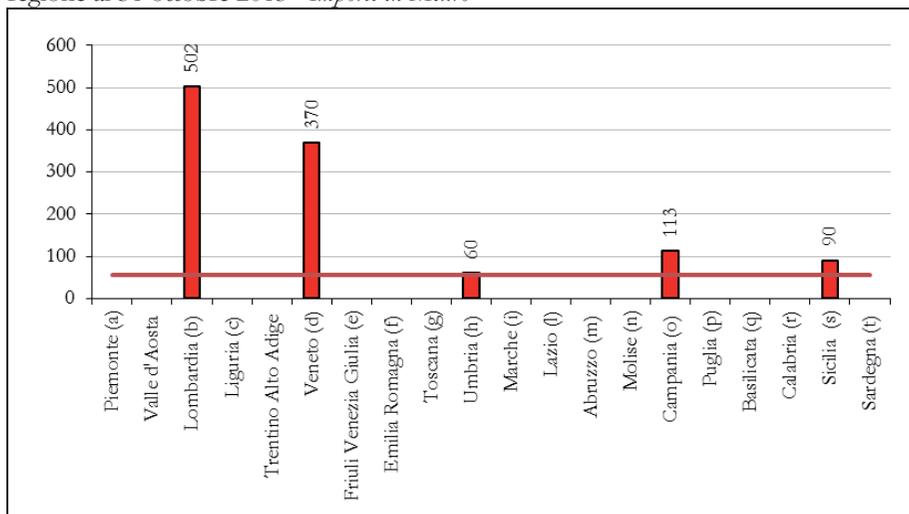


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

(a) Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 98/2011.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Grafico 4.26. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondo "sblocca cantieri" per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

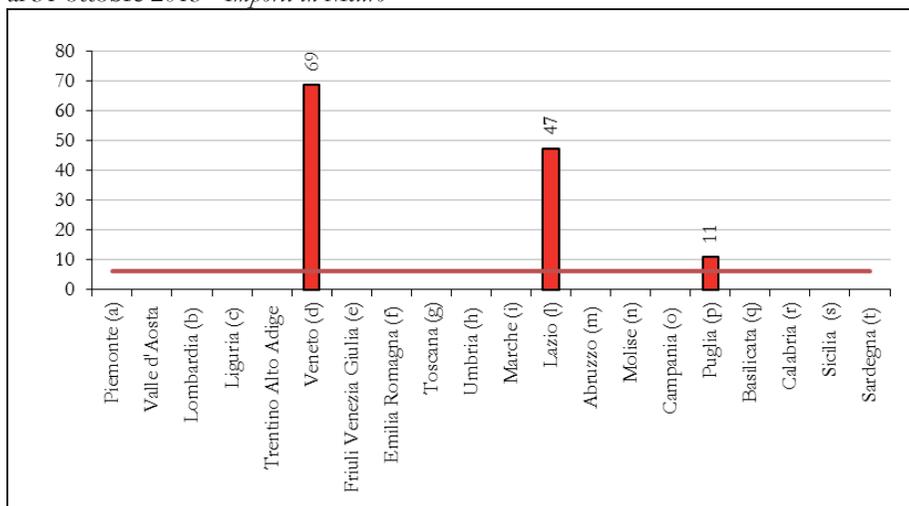


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

(a) Risorse di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

Grafico 4.27. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondo “revoche” per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

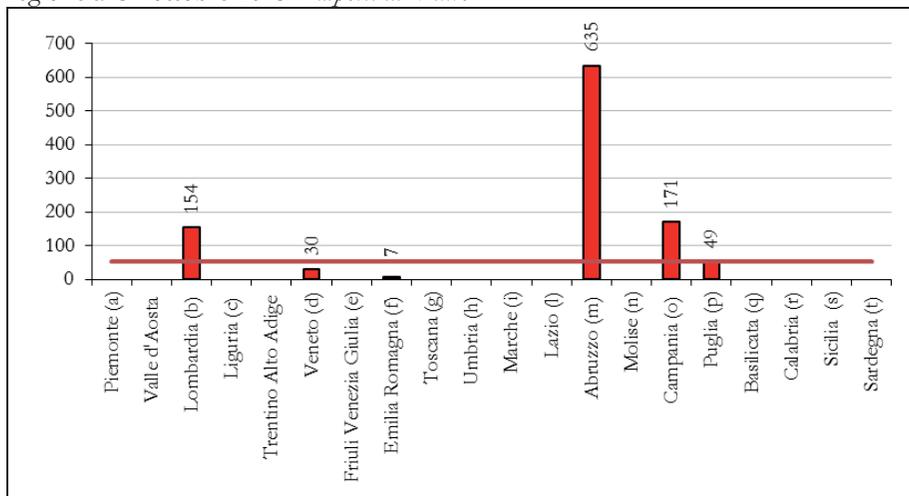


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

(a) Risorse di cui all'articolo 32, comma 6, decreto-legge n. 98/2011.

N.B.: Per le note vedi “Note alla Tabella 4.5.”

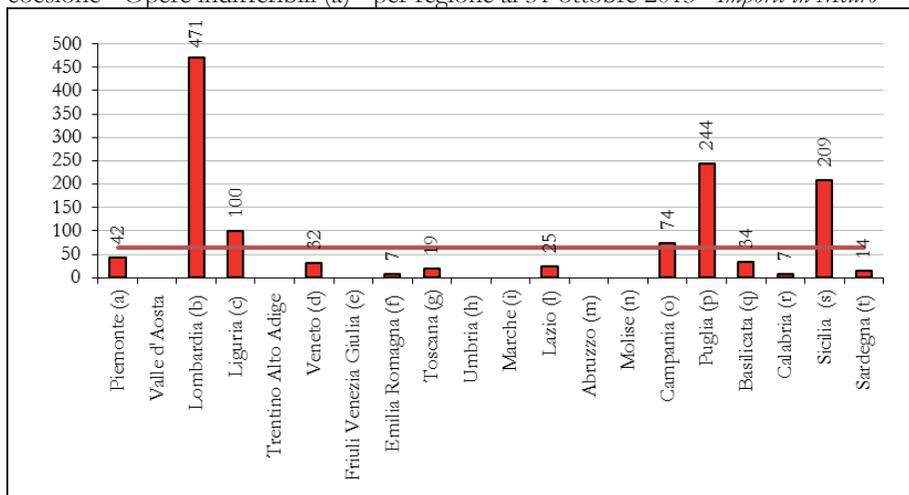
Grafico 4.28. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondo Infrastrutture per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



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

N.B.: Per le note vedi “Note alla Tabella 4.5.”

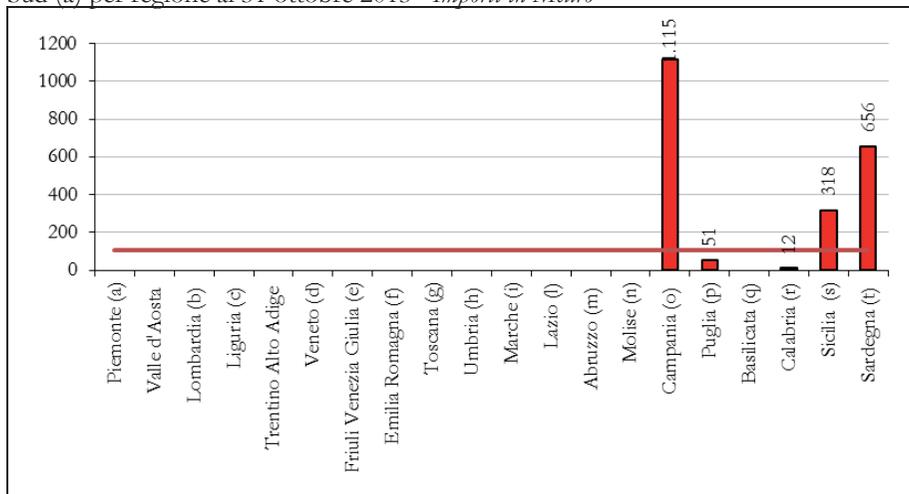
Grafico 4.29. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondo per lo sviluppo e la coesione - Opere indifferibili (a) - per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



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

(a) Fondo per lo sviluppo e la coesione – Opere indifferibili di cui all'art. 33, comma 3, legge n. 183/2011. N.B.: Per le note vedi “Note alla Tabella 4.5.”

Grafico 4.30. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Fondi Piano Nazionale per il Sud (a) per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*

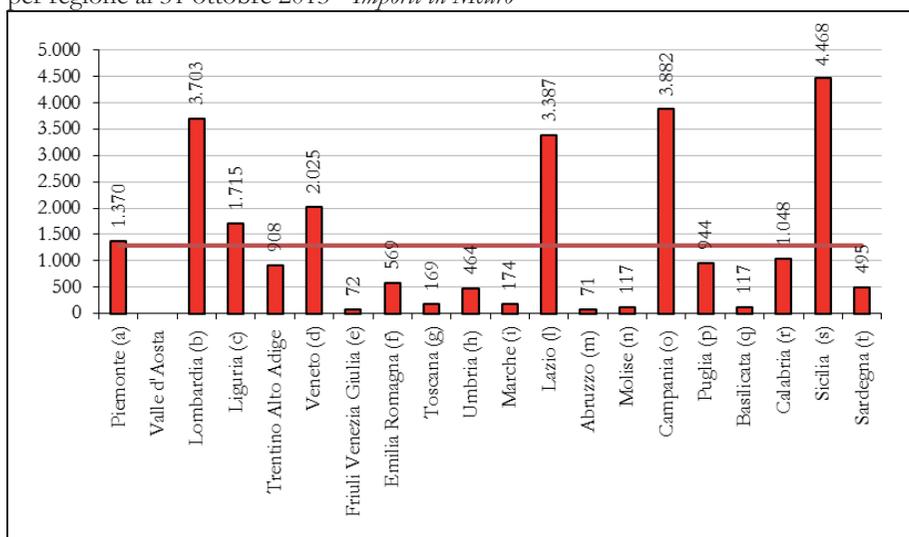


Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, altri soggetti competenti.

(a) 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).

N.B.: Per le note vedi “Note alla Tabella 4.5.”

Grafico 4.31. - OPERE DELIBERATE DAL CIPE - Altri finanziamenti pubblici (a) per regione al 31 ottobre 2013 - *Importi in Meuro*



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

(a) Altri finanziamenti statali, finanziamenti europei e locali, finanziamenti di Anas e RFI.

N.B.: Per le note vedi "Note alla Tabella 4.5."

CAPITOLO QUINTO

L'EVOLUZIONE DEL MERCATO DELLE OPERE PUBBLICHE

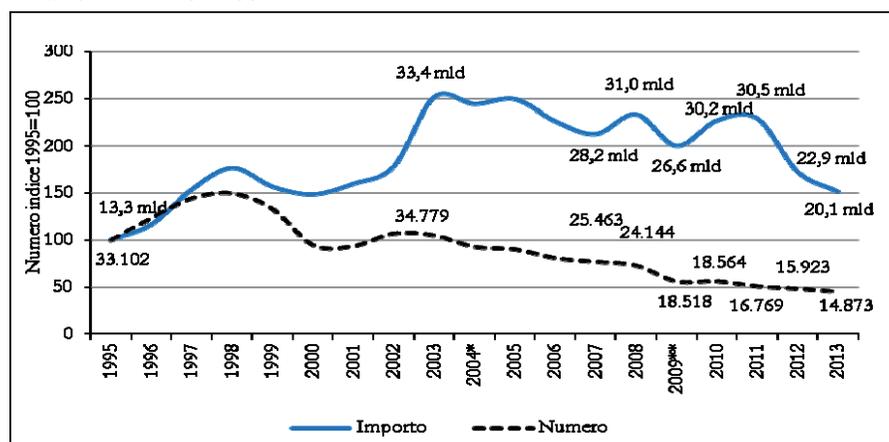
In questo capitolo viene presentata l'analisi dei dati riguardanti i bandi di gara e le relative aggiudicazioni che, come si è constatato nel corso degli anni, fornisce un importante strumento per valutare gli effetti del Programma delle infrastrutture strategiche.

Il mercato dei bandi di gara e delle aggiudicazioni, come emerge dall'analisi trasversale delle opere pubbliche, basata sulle diverse modalità di realizzazione, come già evidenziato nei precedenti Rapporti, ha conosciuto a partire dagli anni 2000 una grande trasformazione. Sono stati definiti procedure di affidamento e nuovi meccanismi di selezione delle imprese: il *project financing*, l'introduzione della figura del contraente generale, l'appalto integrato, e più di recente la locazione finanziaria immobiliare in costruendo e il contratto di disponibilità. A ciò si è accompagnata una sempre maggiore apertura ai privati sia per la gestione delle opere realizzate, che per quanto riguarda la partecipazione finanziaria all'investimento. Tutti fattori che hanno contribuito a cambiare i rapporti tra domanda ed offerta. Dall'avvio del processo di trasformazione sono passati oltre dieci anni e l'osservazione dell'evoluzione del mercato delle opere pubbliche consente di affermare che i cosiddetti "nuovi mercati" oramai sono diventati mercati "consolidati", cui fa riferimento un numero sempre maggiore di amministrazioni pubbliche, e l'elemento principale che li distingue dai mercati "tradizionali" è la complessità dei contratti che richiede al settore pubblico competenze che non sono di solito necessarie negli appalti tradizionali (una preparazione e una pianificazione dettagliata dei progetti e una gestione adeguata della fase di gara nonché un'attenta preparazione del contratto di PPP per definire i livelli di servizio, allocare i rischi e trovare un equilibrio accettabile tra i rischi e i rendimenti commerciali), e al settore privato maggiori rischi. Per tali ragioni a partire da questa edizione del Rapporto, il mercato delle opere pubbliche viene segmentato in

due nuovi gruppi che tengono conto dei diversi caratteri della domanda pubblica. Il primo, denominato “mercati complessi”, raggruppa i contratti 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. Il secondo, denominato “mercati dei lavori tradizionali”, ovvero quello che riunisce i contratti di sola esecuzione dei lavori e quelli che mettono insieme le attività di progettazione ed esecuzione ma non la manutenzione e gestione (appalti integrati e contraente generale).

Osservando il trend del numero e dell'importo delle gare per opere pubbliche indette tra il 1995 e il 2013 emerge subito il continuo ridimensionamento del numero a fronte di un andamento più incerto del valore, che si chiude però con un biennio di forte calo.

Grafico 5.1. - *Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Il trend 1995-2013*
Numero indice 1995=100



Fonte: CRESME Europa Servizi.

- (a) Il dato 2004 è al netto del Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di euro) a seguito delle disposizioni dell'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012. In particolare tale norma ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1° marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.
- (b) Il dato 2009 è al netto della nuova linea D della metropolitana di Roma (3,2 miliardi di euro) a seguito della revoca del bando disposta in via di autotutela con delibera del Consiglio di amministrazione di Roma Metropolitane Srl in data 26.10.2012, per i motivi di pubblico interesse ivi indicati, relativi in particolare alle mutate condizioni tecniche ed economiche a base della procedura.

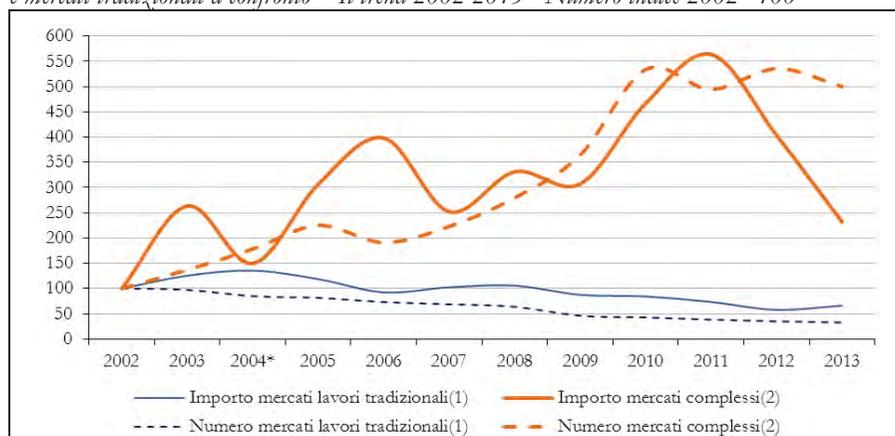
Ripercorrendo brevemente l'evoluzione del mercato dei bandi di gara, tra il 2001 e il 2003, primi anni di operatività della "legge obiettivo", si è assistito ad un incremento continuo dell'importo in gara trainato dalle grandi infrastrutture strategiche da realizzare con lo strumento del contraente generale: circa 21,2 miliardi di euro nel 2001 (+7,6% rispetto all'anno precedente), 23,7 miliardi di euro nel 2002 (+11,8%) fino a raggiungere il picco massimo registrato sino ad oggi di oltre 33,4 miliardi di euro nel 2003 (+41,1%).

Il 2004, con 32,5 miliardi (dato al netto dell'importo del Ponte sullo Stretto di Messina pari a 4,4 miliardi di euro), costituisce un anno di svolta, in quanto viene registrata un'inversione di tendenza: -2,8%. Nel 2005 si registra una timida ripresa ma dura solo un anno. Infatti nel biennio 2006-2007, in stretta correlazione con il rallentamento delle iniziative legate al Programma, il mercato registra due anni consecutivi di calo. A partire dalla seconda metà del 2007 si assiste, invece, ad una ripartenza, con un mercato che supera la soglia dei 31 miliardi di euro nel 2008 (+9,5%). Nel 2009, con la revoca del bando di gara per la realizzazione - mediante lo strumento della concessione di lavori pubblici ad iniziativa privata a doppia gara - della linea D della metropolitana di Roma, avvenuta in data 26 ottobre 2012 per motivi di pubblico interesse relativi in particolare alle mutate condizioni tecniche ed economiche a base della procedura, si registra un nuovo rallentamento (-14,4%). Nel biennio successivo, per effetto della messa in gara di alcune grandi infrastrutture strategiche da realizzare con capitali privati, si assiste a una nuova fase di crescita e il livello di spesa si attesta intorno ai 30 miliardi.

Nel 2012, con l'aggravarsi della crisi e i tagli alla spesa pubblica, gli importi dei lavori messi in gara scendono dai 30,5 miliardi del 2011 ai 23 del 2012, con una flessione del 24,6% e, a differenza di quanto accaduto negli scorsi anni, la flessione colpisce tanto le opere pubbliche di sola esecuzione, sino a ieri principali protagoniste della crisi, quanto il settore del Partenariato Pubblico e Privato. Anzi, il crollo del Partenariato Pubblico e Privato è ancora maggiore: si passa dai 13,1 miliardi di euro di lavori messi in gara nel 2011, ai 7,8 del 2012. Una flessione del 40% contro un calo del 21,8% della sola esecuzione. E all'origine di questa rilevante

flessione vi è il crollo, dopo anni di continua crescita, delle grandi opere di importo superiore a 50 milioni che, in un anno, si sono ridotte del 32,4% se si guarda all'intero mercato delle opere pubbliche, e del 43,3% nel caso delle sole operazioni di partenariato pubblico privato. Nel 2013 il bilancio è ancora negativo ma con una riduzione più contenuta rispetto a quanto registrato per il 2012: -12,4% contro il -24,6% dell'intero anno 2012 per l'intero mercato delle opere pubbliche; -33,8% contro -40,6% per il mercato del PPP. In relazione al numero di gare, il risultato è invece una curva in costante calo dal 2002 al 2009: si è, infatti, passati da 35.444 a 18.524 bandi (-47,7%). Nel 2010 si registra una sostanziale stabilità del numero di bandi rispetto al 2009, ma dura solo un anno. Infatti dal 2011 si registra un nuovo calo, fino a segnare nel 2013 il livello minimo di bandi messi in gara dal 1995 a oggi: 14.873 bandi contro i 49.687 del 1998, anno di maggiore frammentazione degli appalti.

Grafico 5.2. - *Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Mercati complessi e mercati tradizionali a confronto – Il trend 2002-2013 - Numero indice 2002=100*



Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utsp e Ance e realizzato dal CRESME.

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

(2) Compresa 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.

* Mercati tradizionali - Escluso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di euro) sulla base delle disposizioni dell'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012. In particolare tale norma ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1 marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.

5.1. Il mercato delle opere pubbliche

Nel periodo gennaio 2012-ottobre 2013: entra in crisi il PPP; rallenta il mercato della manutenzione e gestione; ripartono i mercati tradizionali trainati dalle opere ferroviarie e stradali.

Il mercato delle opere pubbliche negli ultimi 22 mesi, come già anticipato, ha registrato un bilancio complessivamente negativo. Entrano in crisi i mercati “complessi” e ripartono quelli “tradizionali”. Nel 2012 sono state bandite 15.938 gare per un volume d'affari complessivo, riferito a 13.155 interventi di importo noto, di circa 23 miliardi di euro. Rispetto al 2011 si registra una riduzione del -5% per numero di opportunità in gara e del 24,6% per importi.

Nei primi dieci mesi del 2013 il bilancio resta ancora negativo ma si colgono alcuni segnali di cambiamento. Tra gennaio e ottobre 2013 sono state bandite 11.535 gare (erano 13.253 tra gennaio e ottobre 2012, -13%) per un importo complessivo di 17,3 miliardi (erano 18 miliardi, -4,3%).

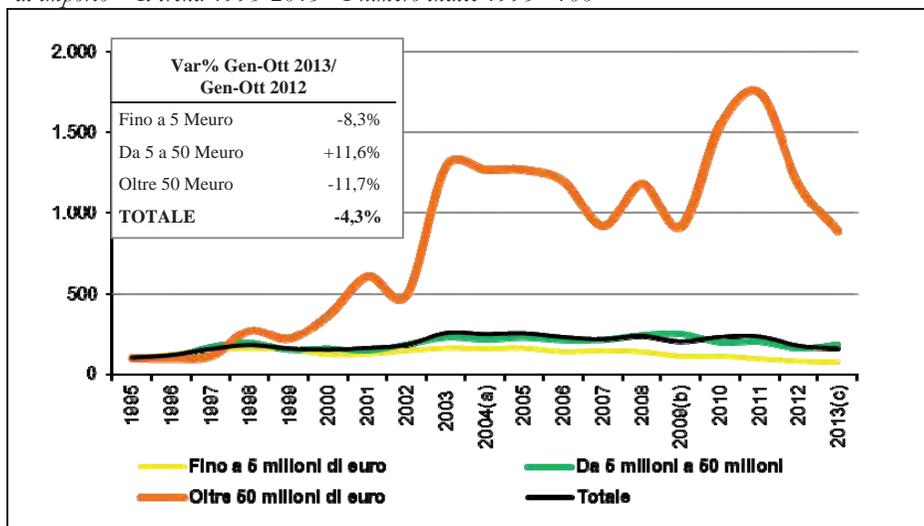
Per quanto riguarda i singoli segmenti di mercato, il 2012 segna l'entrata in crisi del mercato “complesso” del partenariato pubblico privato. Con “soli” 7,8 miliardi, segna un -40% rispetto al 2011, anno record con oltre 13 miliardi. Le difficoltà del PPP persistono anche nel 2013 (-25%) e all'origine della frenata vi sono, da un lato, le difficoltà di accesso al credito, che hanno determinato il crollo della domanda di grandi infrastrutture di importo superiore a 50 milioni di euro (l'importo totalizzato da questa tipologia di contratti negli ultimi 22 mesi, pari a 8,4 miliardi, rappresenta l'82% del valore totalizzato nell'anno 2011, 10,3 miliardi), dall'altro, il persistere di diverse criticità legate all'intero percorso decisionale, tecnico e realizzativo. Passando al mercato “complesso” dei contratti di costruzione/manutenzione e gestione interamente finanziati con risorse pubbliche, nel 2012 registrano un bilancio complessivamente positivo con tassi di crescita dell'8% per numero e del 53% per importi in gara. La fase fortemente espansiva degli importi è da

ricondurre essenzialmente ai maxi contratti Consip di importo superiore a 50 milioni. Infatti dei circa 3 miliardi in gara ben 1,8 (il 60%) è da ricondurre a 16 maxi contratti Consip. Nel 2013 però anche questo mercato entra in crisi: si riduce del 18% il numero di opportunità; si dimezza il valore economico -48%. Per quanto riguarda i contratti “tradizionali” della sola esecuzione e dell’appalto integrato l’anno di svolta sembra essere il 2013. Infatti, in base alle tendenze rilevate nei primi dieci mesi, entrambi i mercati presentano un trend di crescita degli importi: +19% è il tasso di crescita degli importi dei lavori affidati mediante appalto integrato; + 15% quello degli appalti di sola esecuzione. In entrambi i casi sono determinanti le opere ferroviarie e stradali.

□ *La dimensione degli appalti: si registra una forte riduzione delle grandi opere da realizzare con i capitali privati*

Nel 2012 si registra una forte riduzione dei grandi lavori, il motore trainante del decennio 2002-2011. Le opere di valore superiore ai 5 milioni fanno registrare un calo degli importi del 28,3%. Ma il dato più indicativo è che a registrare il tasso di riduzione maggiore sono gli appalti di importo superiore a 50 milioni di euro: 10 miliardi contro 15 del 2011, -32,4%. La fase recessiva del valore dei grandi lavori di importo superiore a 50 milioni prosegue nei primi dieci mesi del 2013: 6,3 miliardi contro 7,1 del corrispondente periodo del 2012 (-12%).

Grafico 5.3. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Importi per classi di importo – Il trend 1995-2013 - Numero indice 1995=100



Fonte: CRESME Europa Servizi.

(a) Il dato 2004 è al netto del Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di euro) a seguito delle disposizioni dell'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012. In particolare tale norma ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1° marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.

(b) Il dato 2009 è al netto della nuova linea D della metropolitana di Roma (3,2 miliardi di euro) a seguito della revoca del bando disposta in via di autotutela con delibera del Consiglio di amministrazione di Roma Metropolitana Srl in data 26 ottobre 2012, per i motivi di pubblico interesse ivi indicati, relativi in particolare alle mutate condizioni tecniche ed economiche a base della procedura.

(c) I dati per il 2013 sono stati stimati proiettando per l'intero anno i risultati dei primi dieci mesi.

Le opere di importo superiore a 200 milioni in gara nel 2012

- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa privata** (Art. 153, comma 15, D.Lgs. 163/2006) - Gara bandita a febbraio dalla regione Veneto, per l'affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione dell'Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara (VR) – Mare Adriatico con collegamento ad ovest con la A22 del Brennero, per un importo di 1,9 miliardi di euro. La Giunta Regionale con delibera n. 2521 dell'11 dicembre 2012 ha preso atto che non sono pervenute offerte da parte degli operatori economici invitati alla gara entro il termine stabilito ed ha

incaricato la Direzione Strade Autostrade e Concessioni di procedere alla verifica dei requisiti del Promotore. In data 19 novembre 2013 la concessione è stata aggiudicata in via definitiva. Il concessionario è il Promotore ovvero il costituendo Raggruppamento Temporaneo di Imprese tra Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa, Confederazione Autostrade Spa, Società delle Autostrade Serenissima Spa, Astaldi Concessioni Srl, Astaldi Spa, Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa, Itinera Spa, Technital Spa e S.I.N.A. Spa. (*Opera PIS, vedi scheda 35*)

- **PPP- Concessione di servizi** – Gara bandita a dicembre da ATO Toscana Centro per l'affidamento del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani e assimilati con realizzazione dei lavori strumentali, per un importo di 1 miliardo e 475 milioni di euro.
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) – Gara bandita ad agosto da ANAS Spa per l'affidamento della progettazione, della costruzione, della gestione e della manutenzione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno (51,6, km), nonché del completamento della realizzazione di tutti gli interventi previsti nella convenzione sottoscritta in data 28 luglio 2009 tra ANAS Spa e Autostrade Meridionali Spa, per un importo di 799,2 milioni di euro. (*Opera PIS*).
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) - concessione di lavori pubblici bandita a giugno da ANAS Spa, per la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda (PC), compreso il completamento della realizzazione di tutti gli interventi previsti nella convenzione sottoscritta in data 7 novembre 2007 tra ANAS Spa e Autostrade Centro Padane SpA, per un importo di 683 milioni di euro. (*Opera PIS*).

- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) – Gara bandita ad aprile dalla Regione Veneto per l'affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione della SR 10 Padana Inferiore, per un importo di 250 milioni di euro. In data 20 novembre 2013 la Giunta Regionale ha aggiudicato la concessione al costituendo Raggruppamento Temporaneo di Imprese tra Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro Spa di Vicenza, Nuova CO.ED.MAR. Srl di Chioggia e Intercantieri Vittadello Spa di Limena. (*Opera PIS*).
- **Appalto integrato** – Gara bandita ad agosto da ANAS Spa per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori per la realizzazione della variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano. Secondo Stralcio (dallo svincolo di Cosio allo Svincolo di Tartano), per un importo di 226 milioni di euro. (*Opera PIS, scheda 21*).

Le opere di importo superiore a 200 milioni in gara nei primi dieci mesi del 2013

- **Appalto sola esecuzione** - Galleria ferroviaria di base del Brennero – Gara bandita ad ottobre da BBT SE, per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori del lotto principale Tulfes Pfons in Austria, per un importo di 460 milioni di euro. (*Opera PIS, vedi scheda 3*).
- **PPP- Concessione di servizi** – Gara bandita a maggio da ATO n. 4 Umbria per l'affidamento del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani e assimilati con realizzazione dei lavori strumentali, per un importo di 439 milioni di euro.
- **PPP- Societa' mista** – Gara bandita a maggio dal Consorzio di Bacino 16 di Settimo Torinese per la selezione del socio privato di Seta Spa per la stipula di una convenzione di concessione per il servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani e assimilati con realizzazione dei lavori strumentali, per un importo di 390 milioni di euro.

- **Appalto integrato** – Galleria ferroviaria di base del Brennero – Gara bandita ad ottobre da BBT SE, per l’affidamento della progettazione esecutiva e dell’esecuzione dei lavori del lotto “Sottoattraversamento Isarco” nel comune di Fortezza, località Prà di Sopra, in provincia di Bolzano, per un importo di 365 milioni di euro. (*Opera PIS, vedi scheda 3*).
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa privata** (Art. 153, commi 1- 14, D.Lgs. 163/2006) - Gara bandita a febbraio da Infrastrutture Lombarde Spa, per l’affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione della Città della Salute e della Ricerca di Sesto San Giovanni, per un importo di 323 milioni di euro.
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) – Gara bandita ad agosto dal Commissario straordinario ex art. 1, comma 2 della legge 01.02.2011 e DPRG della Campania n. 55 del 27.02.2012 per l’affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione di un termovalorizzatore per i rifiuti stoccati in balle, per un importo di 316 milioni di euro.
- **Appalto sola esecuzione** - Autostrada Siracusa–Gela – Gara bandita a luglio dal Consorzio per le Autostrade Siciliane, per l’affidamento dell’esecuzione dei lavori del lotto unico funzionale 6 + 7 e 8 "Ispica – Viadotti Scardina e Salvia – Modica", II° tronco dell'Autostrada Siracusa–Gela, per un importo di 290 milioni di euro. (*Opera PIS*).
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) – Gara bandita ad ottobre dalla Provincia Autonoma di Trento per l’affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione del collegamento stradale Loppio – Alto Garda sulla S.S. 240 nonché della gestione dell’intera tratta stradale compresa tra il casello autostradale A22 di Rovereto Sud ed il Km. 106,848 della SS 45 bis Gardesana Occidentale (confine con la provincia di Brescia), per un importo di 264 milioni di euro.

- **Appalto sola esecuzione** - Bando di gara per 3 lotti indetto ad aprile da Consip Spa per conto del Dipartimento della Protezione Civile – Lotto 1: Accordo Quadro ex art. 59 del D.Lgs. n. 163/2006 per la fornitura, il trasporto e il montaggio di Soluzioni Abitative in Emergenza (S.A.E.), con struttura portante in legno, e servizi ad esse connessi, per un importo di 228 milioni di euro.
- **Appalto sola esecuzione** - Bando di gara per 3 lotti indetto ad aprile da Consip Spa per conto del Dipartimento della Protezione Civile – Lotto 2: Accordo Quadro ex art. 59 del D.Lgs. n. 163/2006 per la fornitura, il trasporto e il montaggio di Soluzioni Abitative in Emergenza (S.A.E.), con struttura portante in calcestruzzo prefabbricato, e servizi ad esse connessi, per un importo di 228 milioni di euro.
- **Appalto sola esecuzione** - Bando di gara per 3 lotti indetto ad aprile da Consip Spa per conto del Dipartimento della Protezione Civile – Lotto 3: Accordo Quadro ex art. 59 del D.Lgs. n. 163/2006 per la fornitura, il trasporto e il montaggio di Soluzioni Abitative in Emergenza (S.A.E.), con struttura portante in altro materiale, e servizi ad esse connessi, per un importo di 228 milioni di euro.
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa privata** (Art. 153, comma 15, D.Lgs. 163/2006) - Gara bandita a luglio dalla regione Veneto, per l'affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione della superstrada a pedaggio denominata "Via del mare: collegamento A4 – Jesolo e litorali, per un importo di 201 milioni di euro. (*Opera PIS, vedi scheda 190*).

Le opere di importo superiore a 200 milioni aggiudicate nel 2012

- **PPP- Concessione di servizi** – Gara bandita a settembre 2011 da Roma Capitale per l'affidamento in concessione del servizio di distribuzione del gas metano nel territorio del

comune di Roma, per un importo di 1 miliardo e 245 milioni di euro. In data 10 settembre 2012 Roma Capitale ha aggiudicato la concessione alla Società Italiana per il Gas.

- **Contraente generale** – Gara, bandita a dicembre 2008, per la costruzione del 3° Megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (Km 400+000, per un importo a base di gara di 962 milioni di euro, aggiudicato nel mese di dicembre 2011 da ANAS Spa all'ATI guidata da Astaldi Spa per un prezzo di 791 milioni di euro. (*Opera PIS, vedi scheda 82*).
- **Appalto integrato** – Gara, bandita ad aprile 2011, per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per la realizzazione della nuova sede ferroviaria, del raddoppio del tratto Cefalù Ogliastrillo (i) – Castelbuono (i), della linea Palermo – Messina, di lunghezza di km. 12,3 circa, interamente in variante su doppio binario, compresa la costruzione delle gallerie Cefalù, S. Ambrogio e Malpertugio, per un importo di 422 milioni di euro, aggiudicata nel mese di maggio da Italferr Spa all'ATI guidata da Toto Costruzioni Generali Spa per un prezzo di 339 milioni di euro. (*Opera PIS*).
- **Appalto sola esecuzione** - Gara, indetta a dicembre 2011, per l'esecuzione dei lavori di realizzazione della Piastra, afferente al sito per l'EXPO Milano 2015, per un importo di 272 milioni di euro, aggiudicata nel mese di agosto 2012 da Expo 2015 Spa all'ATI guidata da Costruzioni Ing. E. Mantovani Spa per un prezzo di 165 milioni di euro.
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa privata** (Art. 153, commi 1- 14, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Gara, bandita a dicembre 2011, per l'affidamento della progettazione, della costruzione e della gestione della Cittadella sanitaria di Treviso, per un importo di 202 milioni di euro, aggiudicata nel mese di ottobre 2012 dall'Azienda Sanitaria ULSS 9 all'ATI guidata da Finanza e Progetti.
- **Appalto integrato** – Gara, bandita a dicembre 2009, per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per

l'ammodernamento della S.S. 275, tratta Maglie-Santa Maria di Leuca), per un importo di 201 milioni di euro, aggiudicata nel mese di agosto 2012 da ANAS Spa all'ATI guidata da Uniland Scarl Consorzio Stabile, per un prezzo di 115 milioni di euro. (*Opera PIS, vedi Scheda 61*).

Le opere di importo superiore a 200 milioni aggiudicate nei primi dieci mesi del 2013

- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) – Gara, bandita a dicembre 2010, per la progettazione, la costruzione e la gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 Pedemontana, per un importo di 881 milioni di euro di cui 506 per la realizzazione dell'opera, aggiudicata in via provvisoria nel mese di luglio 2013 da ANAS Spa all'ATI guidata da Autostrada del Brennero Spa. (*Opera PIS, vedi Scheda 63*).
- **Appalto integrato** – Gara, bandita ad agosto 2011, per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori del 1° lotto del raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr) – Nogarole Rocca (Vr), per un importo di 322 milioni di euro, aggiudicata nel mese di luglio 2013 da Autocamionale della Cisa Spa all'impresa Pizzarotti & C. Spa, per un prezzo di 255 milioni di euro. (*Opera PIS, vedi Scheda 37*).
- **PPP- Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica** (*Art. 144 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.*) – Gara, bandita a dicembre 2011, per la progettazione, la costruzione e la gestione del nuovo Polo ospedaliero del Trentino, in località Al Desert nel comune di Trento, per un importo di 300 milioni di euro, aggiudicata nel mese di marzo 2013 dalla Provincia Autonoma di Trento all'ATI guidata da Impregilo Spa.

- *Gli enti di spesa: nel periodo 2012-2013 proseguono le difficoltà degli Enti locali e crolla la spesa dei gestori della rete stradale; nel 2013 riparte la spesa dei gestori della rete ferroviaria*

Nel 2012 prevalgono i segni negativi per tutti i principali gruppi di committenti di opere pubbliche se si escludono le amministrazioni centrali. Gli enti locali insieme ai gestori delle reti ferroviaria e stradale sono quelli che registrano i tassi di calo più significativi. Tra gli enti locali si osserva un forte ridimensionamento della spesa dei comuni (-47,2%) e delle province (-44,5%). E per i primi, in base ai risultati dei primi dieci mesi, si prevede un ulteriore ridimensionamento nel 2013. I gestori della rete stradale, ovvero ANAS Spa e società partecipate e concessionarie autostradali, nel 2012 dimezzano gli importi in gara, passando dai 7,3 miliardi del 2011 a meno di 3,4 miliardi nel 2012 (-54%). E per il 2013 è previsto un ulteriore peggioramento (-67%). I gestori della rete ferroviaria chiudono il 2012 con un valore del mercato quasi dimezzato rispetto al 2011 (da 2,3 miliardi a 1,2, - 47%) ma nel 2013 il bilancio è di crescita poiché il valore degli importi in gara nei primi dieci mesi (1,7 miliardi) supera largamente il risultato dell'intero anno 2012 (1,2 miliardi).

- *Il territorio: nel 2012 calo diffuso sul territorio; nel 2013 riparte la spesa nelle regioni centrali*

Nel 2012 ben 13 regioni su 20 presentano un bilancio complessivamente negativo. Solo 3 chiudono l'anno con un bilancio complessivamente positivo: Friuli Venezia Giulia, Toscana e Sardegna. Le restanti quattro regioni presentano dinamiche differenti per numero e importo.

Rispetto all'ammontare complessivo in gara si distinguono quattro regioni con un importo superiore a 2 miliardi. Il Veneto con oltre 3,2 miliardi di euro (era di circa 2 miliardi nel 2011) dei quali 1,9 relativi alla concessione di lavori pubblici ad iniziativa privata per la realizzazione dell'Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara (VR) – Mare Adriatico e del collegamento ad ovest con la

A22 del Brennero. La Lombardia registra un risultato di 3.134 milioni dei quali 683 milioni relativi alla gara di concessione di lavori pubblici indetta da ANAS Spa per la costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda (PC). La Toscana registra un importo dei bandi di gara di 2,3 miliardi dei quali oltre il 63% relativo all'affidamento in concessione del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani e assimilati, indetto dall'A.T.O. Toscana Centro, del valore di circa 1,5 miliardi. La Campania registra un risultato di 2.278 milioni dei quali 799 milioni relativi alla concessione di lavori pubblici volta all'affidamento delle attività di gestione e manutenzione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno di km 51,6, nonché il completamento della realizzazione di tutti gli interventi previsti nella convenzione sottoscritta in data 28 luglio 2009 tra l'ANAS SpA e la Società autostrade meridionali SpA, "opera strategica".

Nei primi dieci mesi del 2013 le regioni più dinamiche in termini di importi in gara sono state l'Umbria +360,7%, l'Abruzzo +245,9% e il Trentino Alto Adige +146,8%. Nel caso dell'Umbria è stato determinante l'affidamento in concessione del servizio di raccolta e trasporto relativo alla gestione integrata dei rifiuti urbani e assimilati dell'ambito territoriale integrato n. 4 Umbria del valore di oltre 439 milioni.

In Abruzzo è stata determinante la concessione, dell'importo complessivo di 93 milioni, per la gestione integrale del patrimonio immobiliare del Comune dell'Aquila presso il sito industriale denominato Ex Flextronics, con esecuzione dei lavori di ripristino dei fabbricati dichiarati inagibili a seguito del sisma del 6 aprile 2009. In particolare la concessione prevede: la locazione e gestione amministrativa degli immobili di proprietà comunale ad uso industriale; la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutti gli edifici e delle aree esterne; la gestione dei servizi di *housing*, tra i quali la fornitura di energia elettrica e di gas metano, il riscaldamento e condizionamento dei locali, la pulizia delle parti comuni; tutti i servizi di gestione amministrativa e tecnica del compendio

industriale. Sul risultato del Trentino Alto Adige sono invece determinanti sei gare, di importo unitario superiore a 50 milioni, del valore complessivo di 854 milioni. Nello specifico si tratta di: tre gare della Provincia di Trento dell'ammontare complessivo di oltre 417 milioni per la realizzazione di due tratte stradali (collegamento Loppio – Alto Garda sulla S.S. 240 e circonvallazione di Pinzolo) e dell'impianto di depurazione di Trento 3; del *project financing* a gara unica per la costruzione e la gestione della nuova Casa Circondariale di Bolzano dell'investimento presunto di oltre 70 milioni; dell'appalto integrato, dell'importo complessivo di oltre 365 milioni, indetto da Brenner BasisTunnel BBT SE, la società per azioni europea che, su incarico degli Stati Italia ed Austria e dell'Unione Europea, progetta e realizza la Galleria di Base del Brennero, per la progettazione e l'esecuzione del lotto di costruzione sottoattraversamento Isarco della Galleria di Base del Brennero nel comune di Fortezza, località Prà di Sopra, in provincia di Bolzano. Si segnala inoltre che, nel 2013, BBT SE ha indetto altre due gare, dell'ammontare complessivo di circa 600 milioni, per la realizzazione dei lotti di “prospezione Wolf 2 – Padastertal” e “principale Tulfes Pfons” entrambi ricadenti in territorio austriaco.

Tabella 5.1. - Bandi di gara e aggiudicazioni di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per sistema di realizzazione lavori - Serie storica 2002, 2005, 2008-2012

	2002	2005	2008	2009	2010	2011	2012	Totale '02-'12
GARE	NUMERO							
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	337	979	1.307	1.874	3.049	2.817	3.062	16.521
di cui: <i>Concessione di lavori pubblici</i> ⁽²⁾	189	250	347	429	658	493	770	4.261
<i>Concessioni di servizi</i>	100	469	812	1.265	2.089	2.086	1.993	10.291
Costruzione/manutenzione e gestione	353	574	622	644	649	595	641	6.023
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	690	1.553	1.929	2.518	3.698	3.412	3.703	22.544
Progettazione e realizzazione	380	835	662	681	834	783	856	7.986
Contraente generale	1	2	2	2				24
Sola esecuzione	34.373	27.499	21.555	15.323	14.053	12.577	11.379	246.522
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	34.754	28.336	22.219	16.006	14.887	13.360	12.235	254.532
TOTALE OOPP	35.444	29.889	24.148	18.524	18.585	16.772	15.938	277.076
<i>Inc. % mercati complessi su OOPP</i>	1,9	5,2	8,0	13,6	19,9	20,3	23,2	8,1
	IMPORTO (Meuro)							
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	1.290	6.095	5.913	5.596	9.719	13.103	7.844	69.200
di cui: <i>Concessione di lavori pubblici</i> ⁽²⁾	1.216	3.074	4.835	4.338	6.180	9.214	4.929	49.899
<i>Concessioni di servizi</i>	54	1.393	545	517	1.312	3.446	2.548	12.787
Costruzione/manutenzione e gestione	1.389	2.109	2.957	2.612	2.793	1.950	2.983	25.751
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	2.680	8.204	8.871	8.209	12.513	15.052	10.827	94.951
Progettazione e realizzazione	2.034	4.651	4.522	4.517	6.754	5.417	4.330	48.534
Contraente generale	513	2.581	1.185	1.195	0	0	0	15.899
Sola esecuzione	18.449	17.694	16.484	12.677	10.944	9.990	7.815	163.050
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	20.996	24.926	22.191	18.389	17.698	15.407	12.144	227.483
TOTALE OOPP	23.676	33.130	31.061	26.597	30.210	30.460	22.971	322.435
<i>Inc. % mercati complessi su OOPP</i>	11,3	24,8	28,6	30,9	41,4	49,4	47,1	29,4
AGGIUDICAZIONI	NUMERO							
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	94	380	520	613	738	893	749	4.943
di cui: <i>Concessione di lavori pubblici</i> ⁽²⁾	56	272	275	286	224	179	228	2.103
<i>Concessioni di servizi</i>	31	98	216	288	441	638	477	2.517
Costruzione/manutenzione e gestione	163	221	353	457	401	436	431	3.418
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	257	601	873	1.070	1.139	1.329	1.180	8.361
Progettazione e realizzazione	100	517	498	515	556	561	665	5.268
Contraente generale	1	5	2	3	2		1	25
Sola esecuzione	17.464	19.791	13.433	13.116	12.155	12.070	12.548	161.029
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	17.565	20.313	13.933	13.634	12.713	12.631	13.214	166.322
TOTALE OOPP	17.822	20.914	14.806	14.704	13.852	13.960	14.394	174.683
<i>Inc. % mercati complessi su OOPP</i>	1,4	2,9	5,9	7,3	8,2	9,5	8,2	4,8
	IMPORTO (Meuro)							
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	566	4.792	2.964	7.827	8.023	8.428	6.303	51.545
di cui: <i>Concessione di lavori pubblici</i> ⁽²⁾	543	4.151	2.331	6.675	7.267	5.028	3.424	37.633
<i>Concessioni di servizi</i>	21	432	434	834	412	1.245	2.488	8.593
Costruzione/manutenzione e gestione	1.500	1.297	1.340	2.550	1.946	2.267	1.253	18.352
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	2.066	6.089	4.304	10.377	9.969	10.695	7.556	69.898
Progettazione e realizzazione	242	5.955	3.534	3.906	3.468	5.817	4.572	38.538
Contraente generale	450	2.319	1.230	1.119	1.195	0	962	16.349
Sola esecuzione	14.397	14.645	11.806	10.632	10.064	8.887	7.592	129.441
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	15.089	22.919	16.571	15.657	14.727	14.704	13.125	184.329
TOTALE OOPP	17.155	29.008	20.874	26.035	24.696	25.399	20.682	254.227
<i>Inc. % mercati complessi su OOPP</i>	12,0	21,0	20,6	39,9	40,4	42,1	36,5	27,5

Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utffp e Ance e realizzato dal CRESME.

- (1) Compresa gara per l'affidamento di: concessioni di lavori pubblici, concessioni di servizi, appalti di leasing immobiliare in costruendo e altri contratti di PPP.
- (2) Compresa gara di concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica e ad iniziativa privata.
- (3) Compresa gara 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.
- (4) Compresa gara per l'affidamento dei lavori mediante appalti di sola esecuzione, appalti integrati e contraente generale.

Tabella 5.2. – Bandi di gara di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per sistema di realizzazione lavori – 2002, 2012 e gennaio-ottobre 2013/2012 - Importi in Meuro

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale '02-'12	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
GARE	NUMERO						
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	337	3.062	808,6	16.521	2.464	2.468	0,2
di cui: Concessione di lavori pubblici ⁽²⁾	189	770	307,4	4.261	633	520	-17,9
Concessioni di servizi	100	1.993	1.893,0	10.291	1.581	1.747	10,5
Costruzione/manutenzione e gestione	353	641	81,6	6.023	519	427	-17,7
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	690	3.703	436,7	22.544	2.983	2.895	-3,0
Progettazione e realizzazione	380	856	125,3	7.986	696	680	-2,3
Contraente generale	1		-100,0	24			-
Sola esecuzione	34.373	11.379	-66,9	246.522	9.574	7.960	-16,9
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	34.754	12.235	-64,8	254.532	10.270	8.640	-15,9
TOTALE OOPP	35.444	15.938	-55,0	277.076	13.253	11.535	-13,0
Inc. % mercati complessi su OOPP	1,9	23,2		8,1	22,5	25,1	
	IMPORTO (Meuro)						
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	1.290	7.844	507,8	69.200	6.107	4.560	-25,3
di cui: Concessione di lavori pubblici ⁽²⁾	1.216	4.929	305,3	49.899	4.826	2.095	-56,6
Concessioni di servizi	54	2.548	4.648,9	12.787	928	1.718	85,1
Costruzione/manutenzione e gestione	1.389	2.983	114,7	25.751	1.869	971	-48,1
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	2.680	10.827	304,0	94.951	7.976	5.531	-30,7
Progettazione e realizzazione	2.034	4.330	112,8	48.534	3.427	4.084	19,2
Contraente generale	513		-100,0	15.899			-
Sola esecuzione	18.449	7.815	-57,6	163.050	6.645	7.659	15,3
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	20.996	12.144	-42,2	227.483	10.072	11.743	16,6
TOTALE OOPP	23.676	22.971	-3,0	322.435	18.048	17.274	-4,3
Inc. % mercati complessi su OOPP	11,3	47,1		29,4	44,2	32,0	

Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utffp e Ance e realizzato dal CRESME.

- (1) Comprese gare per l'affidamento di: concessioni di lavori pubblici, concessioni di servizi, appalti di leasing immobiliare in costruendo e altri contratti di PPP.
- (2) Comprese gare di concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica e ad iniziativa privata.
- (3) 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.
- (4) Comprese gare per l'affidamento dei lavori mediante appalti di sola esecuzione, appalti integrati e contraente generale.

Tabella 5.3. – Aggiudicazioni di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per sistema di realizzazione lavori – 2002, 2012 e gennaio-ottobre 2013/2012 - Importi in Meuro

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale '02-'12	Gen- ott 2012	Gen- ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
GARE	NUMERO						
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	94	749	696,8	4.943	593	708	19,4
di cui: Concessione di lavori pubblici ⁽²⁾	56	228	307,1	2.103	159	131	-17,6
Concessioni di servizi	31	477	1.438,7	2.517	400	534	33,5
Costruzione/manutenzione e gestione	163	431	164,4	3.418	357	367	2,8
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	257	1.180	359,1	8.361	950	1.075	13,2
Progettazione e realizzazione	100	665	565,0	5.268	500	489	-2,2
Contraente generale	1	1	0,0	25	1		-100,0
Sola esecuzione	17.464	12.548	-28,1	161.029	10.348	10.893	5,3
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	17.565	13.214	-24,8	166.322	10.849	11.382	4,9
TOTALE OOPP	17.822	14.394	-19,2	174.683	11.799	12.457	5,6
Inc. % mercati complessi su OOPP	1,4	8,2		4,8	8,1	8,6	
	IMPORTO (Meuro)						
Partenariato pubblico-privato ⁽¹⁾	566	6.303	1.013,2	51.545	3.721	2.455	-34,0
di cui: Concessione di lavori pubblici ⁽²⁾	543	3.424	531,0	37.633	954	1.750	83,5
Concessioni di servizi	21	2.488	11.782,8	8.593	2.416	559	-76,9
Costruzione/manutenzione e gestione	1.500	1.253	-16,4	18.352	1.062	2.288	115,4
TOTALE MERCATI COMPLESSI (3)	2.066	7.556	265,7	69.898	4.783	4.743	-0,8
Progettazione e realizzazione	242	4.572	1.787,0	38.538	4.021	2.984	-25,8
Contraente generale	450	962	113,8	16.349	962	0	-100,0
Sola esecuzione	14.397	7.592	-47,3	129.441	6.319	5.806	-8,1
TOTALE MERCATI DEI LAVORI TRADIZIONALI (4)	15.089	13.125	-13,0	184.329	11.302	8.790	-22,2
TOTALE OOPP	17.155	20.682	20,6	254.227	16.085	13.533	-15,9
Inc. % mercati complessi su OOPP	12,0	36,5		27,5	29,7	35,0	

Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopielle.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

- (1) Compresa gare per l'affidamento di: concessioni di lavori pubblici, concessioni di servizi, appalti di leasing immobiliare in costruendo e altri contratti di PPP.
- (2) Compresa gare di concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica e ad iniziativa privata.
- (3) Compresa 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.
- (4) Compresa gare per l'affidamento dei lavori mediante appalti di sola esecuzione, appalti integrati e contraente generale.

Tabella 5.4.a. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Numero per classi d'importo – 2002 - ottobre 2013

	Fino a 5 Meuro	Oltre 5 Meuro	Totale (1)	Variazioni % rispetto all'anno precedente		
				Fino 5 Meuro	Oltre 5 Meuro	Totale
2002	33.344	552	35.444	13,1	28,7	14,3
2003	32.458	674	34.782	-2,7	22,1	-1,9
2004 (2)	28.286	679	30.748	-12,9	0,7	-11,6
2005	27.350	716	29.889	-3,3	5,4	-2,8
2006	24.718	636	26.778	-9,6	-11,2	-10,4
2007	23.504	663	25.468	-4,9	4,2	-4,9
2008	22.213	728	24.148	-5,5	9,8	-5,2
2009 (3)	16.328	740	18.524	-26,5	1,6	-23,3
2010	16.012	659	18.585	-1,9	-10,9	0,3
2011	14.014	630	16.772	-12,5	-4,4	-9,8
2012	12.639	516	15.938	-9,8	-18,1	-5,0
Gennaio-ottobre 2012	10.653	431	13.253			
Gennaio-ottobre 2013	9.164	447	11.535	-14,0	3,7	-13,0

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

(2) Escluso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di euro) sulla base delle disposizioni dell'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012. In particolare tale norma ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1 marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.

(3) Il dato 2009 è al netto della gara, indetta ad agosto da Roma Metropolitane, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, sospesa ad agosto 2010, viene annullata ad ottobre 2012.

Tabella 5.4.b. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Importo per classi d'importo – 2002 - ottobre 2013 - Importi in Meuro

	Fino a 5 Meuro	Oltre 5 Meuro	Totale	Variazioni % rispetto all'anno precedente		
				Fino 5 Meuro	Oltre 5 Meuro	Totale
2002	12.894	10.783	23.676	16,2	6,2	11,4
2003	14.239	19.170	33.409	10,4	77,8	41,1
2004 (1)	13.948	18.523	32.471	-2,0	-3,4	-2,8
2005	14.195	18.934	33.130	1,8	2,2	2,0
2006	12.352	17.740	30.092	-13,0	-6,3	-9,2
2007	12.895	15.461	28.356	4,4	-12,8	-5,8
2008	12.309	18.752	31.061	-4,5	21,3	9,5
2009 (2)	9.875	16.722	26.597	-19,8	-10,8	-14,4
2010	9.962	20.248	30.210	0,9	21,1	13,6
2011	8.445	22.015	30.460	-15,2	8,7	0,8
2012	7.192	15.779	22.971	-14,8	-28,3	-24,6
Gennaio-ottobre 2012	6.024	12.024	18.048			
Gennaio-ottobre 2013	5.521	11.752	17.274	-8,3	-2,3	-4,3

Fonte: CRESME Europa Servizi.

- (1) Escluso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di euro) sulla base delle disposizioni dell'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012. In particolare tale norma ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1 marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.
- (2) Il dato 2009 è al netto della gara, indetta ad agosto da Roma Metropolitane, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, sospesa ad agosto 2010, viene annullata ad ottobre 2012.

Tabella 5.4.c. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Importo medio per classi d'importo – 2002 - ottobre 2013 - Importi in Meuro

	Fino a 5 Meuro	Oltre 5 Meuro	Totale	Variazioni % rispetto all'anno precedente		
				Fino 5 Meuro	Oltre 5 Meuro	Totale
2002	0,39	19,53	0,71	2,7	-17,5	4,3
2003	0,44	28,44	1,01	13,4	45,6	41,0
2004 (1)	0,49	27,28	1,28	12,4	-4,1	27,2
2005	0,52	26,44	1,18	5,3	-3,1	-7,6
2006	0,50	27,89	1,19	-3,7	5,5	0,3
2007	0,55	23,32	1,18	9,8	-16,4	-1,0
2008	0,55	25,76	1,35	1,0	10,5	15,2
2009 (2)	0,60	22,60	1,76	9,1	-12,3	30,0
2010	0,62	30,73	1,82	2,9	36,0	3,5
2011	0,60	34,94	2,08	-3,1	13,7	14,5
2012	0,57	30,58	2,08	-5,6	-12,5	0,0
Gennaio-ottobre 2012	0,57	27,90	1,92			
Gennaio-ottobre 2013	0,60	26,29	1,77	6,6	-5,8	-7,9

Fonte: CRESME Europa Servizi.

- (1) Escluso il Ponte sullo Stretto di Messina (4,4 miliardi di euro) sulla base delle disposizioni dell'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012. In particolare tale norma ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1° marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.
- (2) Il dato 2009 è al netto della gara, indetta ad agosto da Roma Metropolitane, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, sospesa ad agosto 2010, viene annullata ad ottobre 2012.

Tabella 5.5. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo bandi per committenti -2011-2012 - Importi in Meuro

	2011		2012		Variazioni %	
	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo
Amministrazioni centrali	696	2.628	775	2.926	11,4	11,3
Beni culturali	31	16	64	34	106,5	119,0
Difesa	311	183	323	112	3,9	-38,4
Lavori pubblici	170	538	115	171	-32,4	-68,1
Altri ministeri	74	88	69	69	-6,8	-21,4
Commissari	42	1.065	125	483	197,6	-54,6
Altri enti amministrazione centrale	68	739	79	2.055	16,2	178,2
Amministrazioni territoriali	14.831	17.821	14.163	14.832	-4,5	-16,8
<i>di cui Enti Locali</i>	12.623	12.781	12.067	8.647	-4,4	-32,3
Comuni	9.612	8.576	9.737	4.527	1,3	-47,2
Province	1.833	1.855	1.177	1.030	-35,8	-44,5
Aziende speciali	1.021	2.212	969	2.999	-5,1	35,6
Comunità montane	157	137	184	91	17,2	-33,7
<i>di cui Regioni, Ater, Asl e Ospedali</i>	1.291	2.480	1.102	4.040	-14,6	62,9
Regioni	176	359	161	2.292	-8,5	537,8
Enti per l'edilizia abitativa	496	641	419	440	-15,5	-31,4
Sanità pubblica	619	1.480	522	1.308	-15,7	-11,6
<i>di cui altri enti territoriali</i>	917	2.560	994	2.145	8,4	-16,2
Università	182	310	180	386	-1,1	24,3
Autorità portuali	94	469	81	521	-13,8	11,0
Interporti	11	129	5	66	-54,5	-49,2
Altri enti locali di livello territoriale limitato	454	1.454	505	894	11,2	-38,5
Altri enti locali di livello territoriale ampio	176	197	223	279	26,7	41,4
Enti di Previdenza	64	95	39	29	-39,1	-69,3
Imprese a capitale pubblico	1.160	9.885	922	5.083	-20,5	-48,6
Ferrovie	228	2.269	202	1.202	-11,4	-47,0
Strade	774	7.329	604	3.388	-22,0	-53,8
Altre imprese pubbliche	158	287	116	493	-26,6	71,8
Altri enti	21	30	39	102	85,7	236,5
TOTALE	16.772	30.460	15.938	22.971	-5,0	-24,6

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

Tabella 5.6. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per committenti - gennaio-ottobre 2013/2012 - Importi in Meuro

	Gennaio-ottobre				Variazioni %	
	2012		2013		Numero (1)	Importo
	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo		
Amministrazioni centrali	624	1.764	557	2.322	-10,7	31,7
Beni culturali	54	28	54	60	0,0	113,3
Difesa	287	97	180	124	-37,3	28,1
Lavori pubblici	85	146	82	219	-3,5	49,3
Altri ministeri	56	35	132	497	135,7	1.312,6
Commissari	84	382	48	513	-42,9	34,3
Altri enti amministrazione centrale	58	1.075	61	909	5,2	-15,4
Amministrazioni territoriali	11.765	11.503	10.233	11.715	-13,0	1,8
<i>di cui Enti Locali</i>	10.003	5.959	8.689	8.017	-13,1	34,5
Comuni	8.013	3.803	6.804	3.705	-15,1	-2,6
Province	1.006	836	1.006	1.538	0,0	84,0
Aziende speciali	833	1.238	749	2.728	-10,1	120,3
Comunità montane	151	82	130	46	-13,9	-44,1
<i>di cui Regioni, Ater, Asl e Ospedali</i>	923	3.782	768	1.630	-16,8	-56,9
Regioni	139	2.253	96	591	-30,9	-73,8
Enti per l'edilizia abitativa	349	372	228	369	-34,7	-0,8
Sanità pubblica	435	1.157	444	670	2,1	-42,1
<i>di cui altri enti territoriali</i>	839	1.762	776	2.068	-7,5	17,4
Università	151	329	135	216	-10,6	-34,5
Autorità portuali	73	436	50	295	-31,5	-32,5
Interporti	4	8	2	5	-50,0	-42,3
Altri enti locali di livello territoriale limitato	415	730	419	1.336	1,0	82,9
Altri enti locali di livello territoriale ampio	196	258	170	217	-13,3	-15,8
Enti di Previdenza	30	21	33	53	10,0	146,5
Imprese a capitale pubblico	798	4.664	703	3.148	-11,9	-32,5
Ferrovie	187	1.113	181	1.739	-3,2	56,3
Strade*	520	3.112	447	1.039	-14,0	-66,6
Altre imprese pubbliche	91	439	75	369	-17,6	-15,9
Altri enti	36	97	9	36	-75,0	-63,3
TOTALE	13.253	18.048	11.535	17.274	-13,0	-4,3

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

Tabella 5.7. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per aree di mercato 2011-2012 - Importi in Meuro

	2011		2012		Variazioni %	
	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo
Edilizia residenziale	589	769	527	620	-10,5	-19,4
Edilizia non residenziale	6.526	8.961	6.589	6.904	1,0	-23,0
Edilizia cimiteriale	607	364	618	404	1,8	11,2
Impianti sportivi e ricreativi	969	351	1.209	354	24,8	1,0
Parcheggi	89	161	49	281	-44,9	74,8
Patrimonio storico e artistico	277	261	295	192	6,5	-26,5
Sanitaria e sociale	889	3.398	725	1.582	-18,4	-53,5
Scolastica	1.322	1.409	1.321	1.181	-0,1	-16,1
Genio civile	9.242	20.655	8.395	15.405	-9,2	-25,4
Strade	3.589	9.559	2.782	6.574	-22,5	-31,2
Ferrovie	230	2.211	215	1.149	-6,5	-48,0
Altri trasporti	345	1.174	392	1.129	13,6	-3,8
Opere idrauliche	1.039	1.459	960	1.240	-7,6	-15,0
Verde pubblico e arredo urbano	1.187	344	1.194	302	0,6	-12,2
Rete gas	241	2.600	100	198	-58,5	-92,4
En. elettrica, termica e pubblica illuminaz.	1.171	1.859	1.319	2.162	12,6	16,3
Impianti smaltimento rifiuti	228	325	249	1.809	9,2	455,9
Altro	415	75	427	42	2,9	-44,4
TOTALE	16.772	30.460	15.938	22.971	-5,0	-24,6

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

Tabella 5.8. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia – Numero e importo per aree di mercato - gennaio-ottobre 2012/2011 - Importi in Meuro

	Gennaio-ottobre				Variazioni %	
	2012		2013			
	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo
Edilizia residenziale	442	535	296	1.133	-33,0	111,6
Edilizia non residenziale	5.440	5.844	4.942	5.395	-9,2	-7,7
Edilizia cimiteriale	503	377	440	257	-12,5	-31,7
Impianti sportivi e ricreativi	971	290	825	257	-15,0	-11,4
Parcheggi	42	151	33	70	-21,4	-53,4
Patrimonio storico e artistico	244	150	241	390	-1,2	160,0
Sanitaria e sociale	585	1.340	608	1.269	3,9	-5,3
Scolastica	1.123	1.005	963	770	-14,2	-23,4
Genio civile	7.030	11.630	6.048	10.692	-14,0	-8,1
Strade	2.353	6.124	2.168	2.757	-7,9	-55,0
Ferrovie	200	1.072	188	2.036	-6,0	90,0
Altri trasporti	349	981	307	746	-12,0	-23,9
Opere idrauliche	818	1.064	700	1.363	-14,4	28,1
Verde pubblico e arredo urbano	980	239	925	275	-5,6	15,0
Rete gas	66	167	89	329	34,8	97,3
En. elettrica, termica e pubblica illuminaz.	1.080	1.054	670	1.091	-38,0	3,5
Impianti smaltimento rifiuti	213	293	130	1.250	-39,0	326,4
Altro	341	38	249	55	-27,0	43,2
TOTALE	13.253	18.048	11.535	17.274	-13,0	-4,3

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

Tabella 5.9. – Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Numero e importo bandi per regione e area geografica - 2011-2012 - Importi in Meuro

	2011		2012		Variazioni %	
	Numero (1)	Importo	Numero(1)	Importo	Numero(1)	Importo
Piemonte	1.255	1.151	1.216	881	-3,1	-23,4
Valle d'Aosta	176	301	145	157	-17,6	-48,0
Lombardia	1.723	3.741	1.626	3.134	-5,6	-16,2
Liguria	360	455	365	360	1,4	-21,0
Trentino Alto Adige (2)	287	4.048	241	568	-16,0	-86,0
Veneto	711	1.946	674	3.212	-5,2	65,1
Friuli Venezia Giulia	354	383	439	487	24,0	27,0
Emilia Romagna	779	1.422	777	1.270	-0,3	-10,7
Toscana	837	1.237	886	2.336	5,9	88,9
Umbria	258	452	304	140	17,8	-69,0
Marche	358	472	268	236	-25,1	-50,1
Lazio	901	5.715	704	1.063	-21,9	-81,4
Abruzzo	408	527	348	209	-14,7	-60,3
Molise	122	242	119	46	-2,5	-81,2
Campania	1.783	1.705	1.638	2.278	-8,1	33,6
Puglia	1.269	1.369	1.125	1.263	-11,3	-7,7
Basilicata	328	405	249	193	-24,1	-52,3
Calabria	1.272	1.143	1.124	604	-11,6	-47,1
Sicilia	2.071	1.925	2.017	1.373	-2,6	-28,7
Sardegna	1.350	1.041	1.528	1.449	13,2	39,2
<i>Non ripartibili</i>	170	780	145	1.713	-14,7	119,6
ITALIA	16.772	30.460	15.938	22.971	-5,0	-24,6
<i>Nord Ovest</i>	3.514	5.648	3.352	4.532	-4,6	-19,8
<i>Nord Est</i>	2.131	7.799	2.131	5.537	0,0	-29,0
<i>Centro</i>	2.354	7.876	2.162	3.775	-8,2	-52,1
<i>Sud</i>	5.182	5.391	4.603	4.593	-11,2	-14,8
<i>Isole</i>	3.421	2.966	3.545	2.822	3,6	-4,8

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

(2) Il dato relativo alla regione Trentino Alto Adige comprende anche la gara indetta nel 2011 da ANAS Spa del valore di 3 miliardi di euro relativa alla concessione di lavori pubblici per la progettazione, il potenziamento e la manutenzione straordinaria nonché la gestione dell'autostrada A22 Brennero-Modena che coinvolge anche i territori delle regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna.

Tabella 5.10. – *Bandi di gara per la realizzazione di opere pubbliche in Italia - Numero e importo per regione e area geografica - gennaio-ottobre 2012/2013 - Importi in Meuro*

	Gennaio - ottobre				Variazioni %	
	2012		2013			
	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo	Numero (1)	Importo
Piemonte	1.066	772	872	1.357	-18,2	75,9
Valle d'Aosta	131	140	109	89	-16,8	-36,4
Lombardia (2)	1.364	2.846	1.293	2.291	-5,2	-19,5
Liguria	315	294	216	326	-31,4	11,2
Trentino Alto Adige	204	516	188	1.273	-7,8	146,8
Veneto	558	3.082	582	883	4,3	-71,3
Friuli Venezia Giulia	355	435	324	280	-8,7	-35,8
Emilia Romagna	640	1.088	491	557	-23,3	-48,8
Toscana	701	724	700	838	-0,1	15,8
Umbria	232	122	161	564	-30,6	360,7
Marche	222	211	223	222	0,5	5,2
Lazio	572	870	561	1.135	-1,9	30,4
Abruzzo	279	186	340	642	21,9	245,9
Molise	91	37	77	86	-15,4	131,0
Campania	1.387	2.061	1.199	1.512	-13,6	-26,6
Puglia	953	1.071	960	908	0,7	-15,2
Basilicata	216	160	179	224	-17,1	39,8
Calabria	922	455	799	705	-13,3	55,1
Sicilia	1.681	1.019	1.306	1.225	-22,3	20,2
Sardegna	1.249	1.080	885	593	-29,1	-45,1
<i>Non ripartibili</i> (3)	115	881	70	1.564	-39,1	77,4
Italia	13.253	18.048	11.535	17.274	-13,0	-4,3
<i>Nord Ovest</i>	2.876	4.051	2.490	4.063	-13,4	0,3
<i>Nord Est</i>	1.757	5.120	1.585	2.993	-9,8	-41,5
<i>Centro</i>	1.727	1.927	1.645	2.758	-4,7	43,1
<i>Sud</i>	3.848	3.970	3.554	4.078	-7,6	2,7
<i>Isole</i>	2.930	2.099	2.191	1.818	-25,2	-13,4

Fonte: CRESME Europa Servizi.

(1) Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

(2) Il dato 2012 comprende anche la gara indetta da ANAS Spa del valore di 683 milioni di euro relativa alla concessione di lavori pubblici per la costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda (PC), che comprende anche il territorio dell'Emilia Romagna.

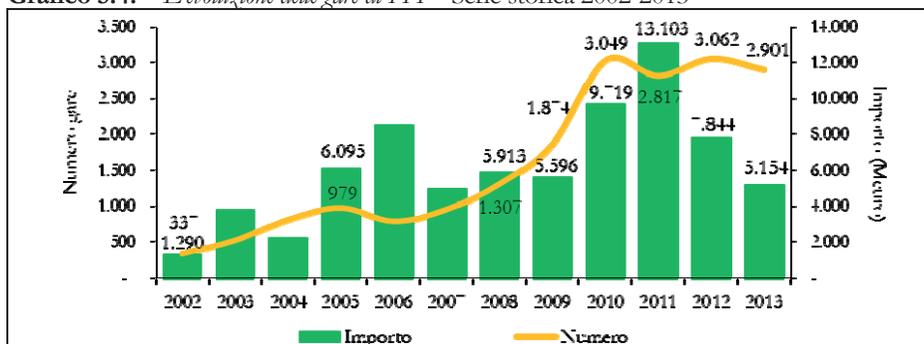
(3) Il dato del 2013 comprende due gare indette nel 2013 da BBT SE - Galleria di base del Brennero Brenner Basistunnel - del valore di circa 600 milioni di euro per la realizzazione dei lotti di "prospezione Wolf 2 – Padastertal" e "principale Tulfes Pfons", entrambi ricadenti in territorio austriaco.

5.2. Il mercato del Partenariato Pubblico Privato

Il Partenariato Pubblico e Privato (PPP), nonostante il significativo rallentamento degli importi in gara registrato nell'ultimo biennio, conferma il ruolo strategico e di rilevante importanza per il miglioramento e il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture e dei servizi sul territorio anche in ragione del contesto di progressiva riduzione delle risorse pubbliche disponibili negli ultimi anni, ma il perdurare della crisi economica rende più difficile il reperimento di risorse private.

Il mercato del PPP, in base ai dati disponibili dell'Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico Privato, nel periodo 2002-2013 cresce e si afferma. Tra gennaio 2002 e dicembre 2012 sono state indette 16.521 gare di PPP e il valore complessivo del mercato, ovvero l'ammontare degli importi messi in gara, si attesta a quota 69,2 miliardi. Si è passati da 337 gare per un ammontare di circa 1,3 miliardi del 2002 a 3.062 gare per circa 7,8 miliardi nel 2012. I risultati del periodo gennaio-ottobre 2013 (4,6 miliardi per 2.468 gare) fanno prevedere per la fine dell'anno un rallentamento della domanda e del valore economico, conseguenza della difficile situazione economica del Paese, che rende difficile il reperimento di risorse finanziarie attraverso il credito anche alle aziende private. Tale rallentamento è stato confermato dai dati aggiornati al 31 dicembre 2013 (vedi grafico 5.4.).

Grafico 5.4. – L'evoluzione delle gare di PPP - Serie storica 2002-2013

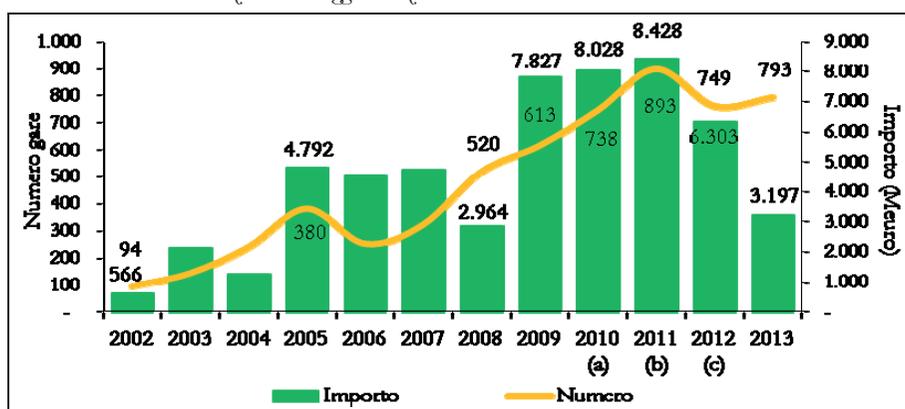


Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utjp e Ance e realizzato dal CRESME.

Per quanto riguarda le aggiudicazioni, tra gennaio 2002 e dicembre 2012 sono state censite 4.943 aggiudicazioni per un importo complessivo a base di gara di 51,5 miliardi. Si è passati da 94 aggiudicazioni per un ammontare di appena 566 milioni del 2002 a 749 aggiudicazioni per 6,3 miliardi nel 2012.

In questo caso i risultati del periodo gennaio-ottobre 2013 (708 aggiudicazioni per 2,5 miliardi) fanno prevedere per la fine dell'anno una crescita della domanda ma non del valore economico. Tali dinamiche sono state confermate dai dati aggiornati al 31 dicembre 2013 (vedi grafico 5.5.).

Grafico 5.5. – L'evoluzione delle aggiudicazioni di PPP - Serie storica 2002-2013 –



Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopielfe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

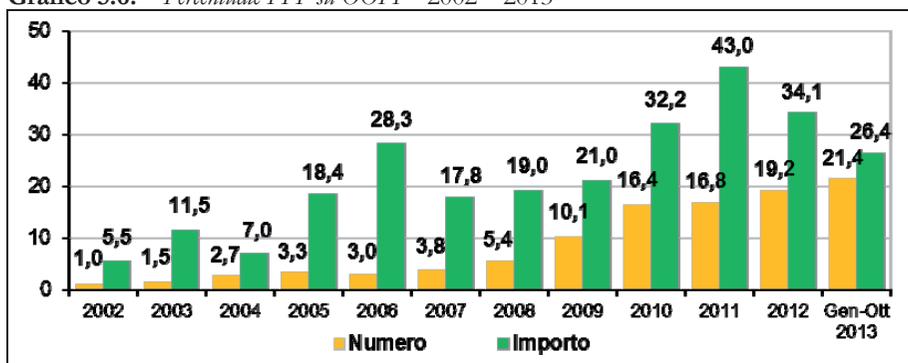
(a) Il dato del 2010 comprende le aggiudicazioni provvisorie di tre gare indette da ANAS Spa: l'iniziativa del valore di 1,5 miliardi di euro per la realizzazione e successiva gestione del collegamento viario compreso tra lo svincolo della SS 514 di Chiaromonte con la SS 115 e lo svincolo della Ragusana con la SS 114; l'iniziativa del valore di 698 milioni per la realizzazione e la successiva gestione del collegamento stradale tra il Porto di Ancona e la grande viabilità; l'iniziativa del valore di 315 milioni per la realizzazione e la gestione del Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domiziana.

(b) Il dato del 2011 comprende l'aggiudicazione provvisoria della gara indetta da ANAS Spa del valore di 633 milioni per la progettazione, la riqualificazione funzionale ad autostrada e la gestione del raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi.

(c) Il dato del 2012 comprende l'aggiudicazione provvisoria della gara indetta dalla Regione Veneto del valore di 1,9 miliardi per l'affidamento della concessione della progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la successiva gestione dell'Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara (VR) – Mare Adriatico, nonché la progettazione preliminare, comprensiva dello studio di impatto ambientale, definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione del collegamento ad ovest con la A22 del Brennero.

In particolare, negli 11 anni di attività dell'Osservatorio è continuamente cresciuta l'incidenza del nuovo mercato sul totale del mercato delle opere pubbliche, sia in termini di numero di opportunità per le quali si passa dall'1% del 2002 al 19% del 2012, sia in termini di valore, inferiore al 6% del primo anno di rilevazione al 34% del valore dell'intero mercato delle opere pubbliche in gara nell'anno passato, le quote più alte registrate da quando è operativo l'Osservatorio, ad eccezione del 43% in termini di valore registrato nel 2011. Un incremento che non è stato lineare, soprattutto dal 2009. I primi risultati relativi al 2013, aggiornati ad ottobre indicano una ulteriore incidenza del PPP in termini di numero di iniziative (21%) e una riduzione degli importi (26%).

Grafico 5.6. – Percentuale PPP su OOPP - 2002 – 2013



Fonte: CRESME Europa Servizi e www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utjfp e Ance e realizzato dal CRESME.

NB Il dato 2009 è al netto della gara, indetta ad agosto da Roma Metropolitane, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, sospesa ad agosto 2010, viene annullata ad ottobre 2012

5.2.1. Lo scenario del 2013

La domanda di interventi da realizzare con operazioni di Partenariato Pubblico Privato rimane pressoché costante nei primi 10 mesi del 2013 (2.468 gare contro le 2.464 gare dello stesso periodo del 2012), ma il quadro degli importi messi in gara peggiora rispetto al 2012. Il monitoraggio svolto nel periodo gennaio-ottobre 2013 è rappresentato da 2.468 gare per un volume d'affari di circa

4,6 miliardi riferito a 1.309 gare di importo noto. Rispetto allo stesso periodo del 2012 si osserva come già detto un numero di gare praticamente costante, passate da 2.464 a 2.468 (+0,2%) ma non dell'importo che, al contrario, si presenta significativamente ridimensionato: da oltre 6,1 miliardi dei primi dieci mesi del 2012 a 4,6 miliardi dello stesso periodo del 2013, una contrazione del 25,3%. All'origine di questa notevole flessione degli importi vi è innanzitutto il crollo degli importi delle grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro da realizzare in PPP (da 4,3 miliardi a 2,6 miliardi, - 40%) a fronte della crescita nel numero di iniziative (da 10 gare a 14 gare).

Il consolidarsi dell'interesse per il PPP è confermato anche dai dati sull'incidenza di questo nuovo mercato sull'intero mercato delle gare per opere pubbliche, che nei primi dieci mesi del 2013 si attesta su quote del 21% per numero (2.468 gare su 11.535 totali), circa 3 punti percentuali in più rispetto al 2012. Più debole il risultato economico: 26,4% (4,6 miliardi su 17,3 miliardi) contro il 33,8% di un anno prima quando il motore trainante degli investimenti in PPP erano ancora le grandi opere ed in particolare quelle di importo superiore a 50 milioni di euro. Infatti, la causa del crollo del valore economico del mercato del PPP nel 2013, come già evidenziato, è da ricondurre alla battuta d'arresto delle grandi opere tanto che se si raffronta il dato economico al netto delle opere di importo superiore a 50 milioni il bilancio economico è positivo (+11%).

Dinamiche simili sul fronte delle aggiudicazioni: 708 aggiudicazioni del valore di 2.455 milioni nei primi dieci mesi dell'anno in corso contro 593 per 3.721 milioni dello stesso periodo del 2012.

□ *I segmenti del PPP*

Per quanto riguarda le tipologie contrattuali cui fanno ricorso le amministrazioni pubbliche per l'affidamento di operazioni di PPP, l'Osservatorio, per esigenze statistiche, le ha riunite in quattro gruppi principali - concessioni di lavori pubblici, concessioni di servizi, locazione finanziaria di opere pubbliche o di pubblica utilità

(leasing immobiliare in costruendo) e “altre gare di PPP” (una molteplicità di forme contrattuali, che vanno dal contratto di sponsorizzazione, alla società mista, al nuovo contratto di disponibilità, ai contratti collegati ai programmi di riqualificazione urbana). Rispetto ai primi dieci mesi del 2012 registrano un bilancio del tutto positivo solamente le concessioni di servizi. Le concessioni di lavori pubblici, ossia lo strumento su cui maggiormente si misura il successo delle operazioni di PPP, sono in calo sia per numero (-18%) che per importi (-57%) a causa innanzitutto del crollo degli importi delle grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro, passato da 3,9 miliardi dei primi 10 mesi del 2012 a 1,3 miliardi dei 10 mesi del 2013 (-67%). Il bilancio dei contratti di locazione finanziaria e dell'insieme delle altre gare di PPP, al contrario, è di calo per numero di iniziative e di crescita per importi. Bilancio complessivamente positivo per le concessioni di servizi: +10% il numero; +85% gli importi grazie al notevole contributo di 5 operazioni di importo superiore a 50 milioni.

In generale i dati dei primi dieci mesi del 2013 evidenziano un mercato delle gare di PPP:

- trainato dalle infrastrutture per la produzione e distribuzione dell'energia, dall'edilizia non residenziale (soprattutto quella sanitaria, scolastico-sociale, per il tempo libero) e dagli interventi per il riassetto di comparti urbani e l'igiene urbana;
- frenato dalle infrastrutture per il trasporto, dei parcheggi e per l'arredo urbano-verde pubblico;
- debole per le opere per lo sviluppo del turismo, cimiteri e per gli impianti sportivi.

□ *Le tipologie dimensionali*

Rispetto alla dimensione degli interventi, nell'intero periodo gennaio-ottobre 2013, il 73% delle 1.309 gare di PPP di importo conosciuto ha riguardato interventi di importo fino a 1 milione di euro. Un altro 20% riguarda i progetti di importo fino a 5 milioni di euro e il restante 7% i progetti di maggiore dimensione ai quali

spetta però l'82% del volume d'affari. Il 50% delle gare e degli importi delle iniziative di importo superiore a 5 milioni, riguarda concessioni di lavori pubblici ed in particolare concessioni ad iniziativa privata, ovvero gare di project financing a doppia gara o a procedimento unificato. Importante segnalare, come già evidenziato, il crollo degli importi delle grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro da realizzare in PPP (da 4,3 miliardi a 2,6 miliardi, - 40%) a fronte della crescita nel numero di iniziative (da 10 gare a 14 gare).

□ *I committenti*

I committenti di operazioni di PPP in Italia sono molteplici, ma i principali committenti sono i comuni in quanto potrebbero individuare in questo nuovo mercato una strada da perseguire per trovare un nuovo equilibrio tra contrazione delle disponibilità finanziarie pubbliche ed esigenze di crescita dei servizi collettivi. Nei primi 10 mesi del 2013 le amministrazioni comunali hanno attivato 1.993 interventi del valore di circa 1,5 miliardi, quantità in calo per numero (da 2.078 gare a 1.993, -4%), e per importo (da 1.495 milioni a 1.481 milioni, -1%) rispetto allo stesso periodo del 2012. La loro incidenza sul mercato complessivo del PPP è rappresentata da quote dell'81% per numero (un anno prima era dell'84%) e del 32% per importi (era del 24% nel 2012). Gli altri Enti territoriali e nazionali promotori di iniziative di PPP registrano un numero di gare in crescita (da 386 iniziative a 475, +23%) ed un valore economico in calo del 33% (da 4.612 milioni a 3.079 milioni).

□ *I settori di attività*

Le iniziative per il settore degli impianti sportivi sono state 622 (erano 650 nello stesso periodo del 2012), oltre un quarto della domanda complessiva di PPP. Segue il settore delle reti acqua, gas, energia e telecomunicazioni con 412 gare (erano 564 nei primi dieci mesi del 2012), pari al 17% della domanda complessiva attivata. Lo stesso settore evidenzia un importo di 1.049 milioni (606 milioni nel

2012), il 23% del mercato, che hanno riguardato principalmente la realizzazione di impianti fotovoltaici e la manutenzione/potenziamento e gestione delle reti di distribuzione del gas. Fa registrare la maggiore crescita il settore dell'igiene urbana con 1.137 milioni (erano 81 nel 2012), pari ad una quota del 25% dell'importo complessivo. Buono anche il risultato dell'edilizia sanitaria, scolastica e per il tempo libero. Insieme questi tre settori che, con 314 iniziative e un importo di 740 milioni rappresentano il 13% della domanda e il 16% degli importi in gara, registrano tassi di crescita dell'80% per numero e del 38% per importi.

□ *Il territorio*

Guardando alla distribuzione territoriale della domanda di opere da realizzare in PPP, la Lombardia ha migliori risultati in termini di numero di gare e importi, con 394 interventi e 738 milioni, (pari a quote del 16% del totale nazionale), dei quali 323 milioni relativi alla gara ai sensi dell'art. 153, commi 1–14 del D.Lgs. 163/2006, per l'affidamento del contratto di concessione di lavori pubblici avente ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione della Città della salute e della ricerca nel comune di Sesto San Giovanni. Segue, il Piemonte, con 225 iniziative e 570 milioni dei quali 390 per la gestione integrata dei rifiuti urbani nell'area omogenea Bacino 16 dell'ambito territoriale ottimale della provincia di Torino. La Campania (470 milioni) e l'Umbria (451 milioni) si caratterizzano anch'esse per la presenza di maxi gare: la concessione di lavori pubblici per la realizzazione e gestione del termovalorizzatore per i rifiuti stoccati in balle di Napoli est nel territorio di Giugliano in Campania (NA) del valore di 349 milioni; la concessione di servizi per il servizio di raccolta e trasporto relativo alla gestione integrata dei rifiuti urbani nell'ambito territoriale integrato n. 4 Umbria, del valore di 439 milioni di euro. I valori medi regionali, pari a 123 gare e 228 milioni, vengono raggiunti o superati da dieci regioni su 20 totali per numero e da otto regioni per importo.

Tabella 5.11. – Mercato PPP - Numero dei bandi di gara per segmento procedurale - 2002-gennaio-ottobre 2013

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO (1)	Valori assoluti						
Selezioni di proposte	218	45	-79,4	3.125	31	72	132,3
Concessione di lavori pubblici	189	770	307,4	4.261	633	520	-17,9
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	72	108	50,0	1.221	94	82	-12,8
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	117	662	465,8	3.040	539	438	-18,7
Concessione di servizi	100	1.993	1.893,0	10.291	1.581	1.747	10,5
Leasing immobiliare in costruendo		29	-	338	26	15	-42,3
Altre gare di PPP	48	270	462,5	1.631	224	186	-17,0
TOTALE PPP (2)	337	3.062	808,6	16.521	2.464	2.468	0,2
	Composizione %						
Concessione di lavori pubblici	56,1	25,1		25,8	25,7	21,1	
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	21,4	3,5		7,4	3,8	3,3	
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	34,7	21,6		18,4	21,9	17,7	
Concessione di servizi	29,7	65,1		62,3	64,2	70,8	
Leasing immobiliare in costruendo	0,0	0,9		2,0	1,1	0,6	
Altre gare di PPP	14,2	8,8		9,9	9,1	7,5	
TOTALE PPP (2)	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato.

(2) Al netto delle selezioni di proposte.

Tabella 5.12. – Mercato PPP - Importo dei bandi di gara per segmento procedurale - 2002-gennaio-ottobre 2013 – Importi in Meuro

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
IMPORTO	Valori assoluti						
Selezioni di proposte	1.963	186	-90,5	36.755	111	106	-4,7
Concessione di lavori pubblici	1.216	4.929	305,3	49.899	4.826	2.095	-56,6
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	819	2.320	183,3	27.876	2.273	1.058	-53,5
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	397	2.608	557,1	22.024	2.553	1.037	-59,4
Concessione di servizi	54	2.548	4.648,9	12.787	928	1.718	85,1
Leasing immobiliare in costruendo		65	-	1.346	62	63	1,6
Altre gare di PPP	21	302	1.350,4	5.168	291	684	135,0
TOTALE PPP (1)	1.290	7.844	507,8	69.200	6.107	4.560	-25,3
	Composizione %						
Concessione di lavori pubblici	94,2	62,8		72,1	79,0	45,9	
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	63,5	29,6		40,3	37,2	23,2	
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	30,8	33,3		31,8	41,8	22,7	
Concessione di servizi	4,2	32,5		18,5	15,2	37,7	
Leasing immobiliare in costruendo	0,0	0,8		1,9	1,0	1,4	
Altre gare di PPP	1,6	3,9		7,5	4,8	15,0	
TOTALE PPP (1)	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utjp e Ance e realizzato dal CRESME.

(1) Al netto delle selezioni di proposte.

Tabella 5.13. – Mercato PPP – Numero aggiudicazioni per segmento procedurale - 2002-gennaio-ottobre 2013

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO (1)	Valori assoluti						
Concessione di lavori pubblici	56	228	307,1	2.103	159	131	-17,6
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	13	76	484,6	936	56	33	-41,1
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	43	152	253,5	1.167	103	98	-4,9
Concessione di servizi	31	477	1.438,7	2.517	400	534	33,5
Leasing immobiliare in costruendo		16	-	157	14	8	-42,9
Altre gare di PPP	7	28	300,0	166	20	35	75,0
TOTALE PPP	94	749	696,8	4.943	593	708	19,4
	Composizione %						
Concessione di lavori pubblici	59,6	30,4		42,5	26,8	18,5	
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	13,8	10,1		18,9	9,4	4,7	
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	45,7	20,3		23,6	17,4	13,8	
Concessione di servizi	33,0	63,7		50,9	67,5	75,4	
Leasing immobiliare in costruendo		2,1		3,2	2,4	1,1	
Altre gare di PPP	7,4	3,7		3,4	3,4	4,9	
TOTALE PPP	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

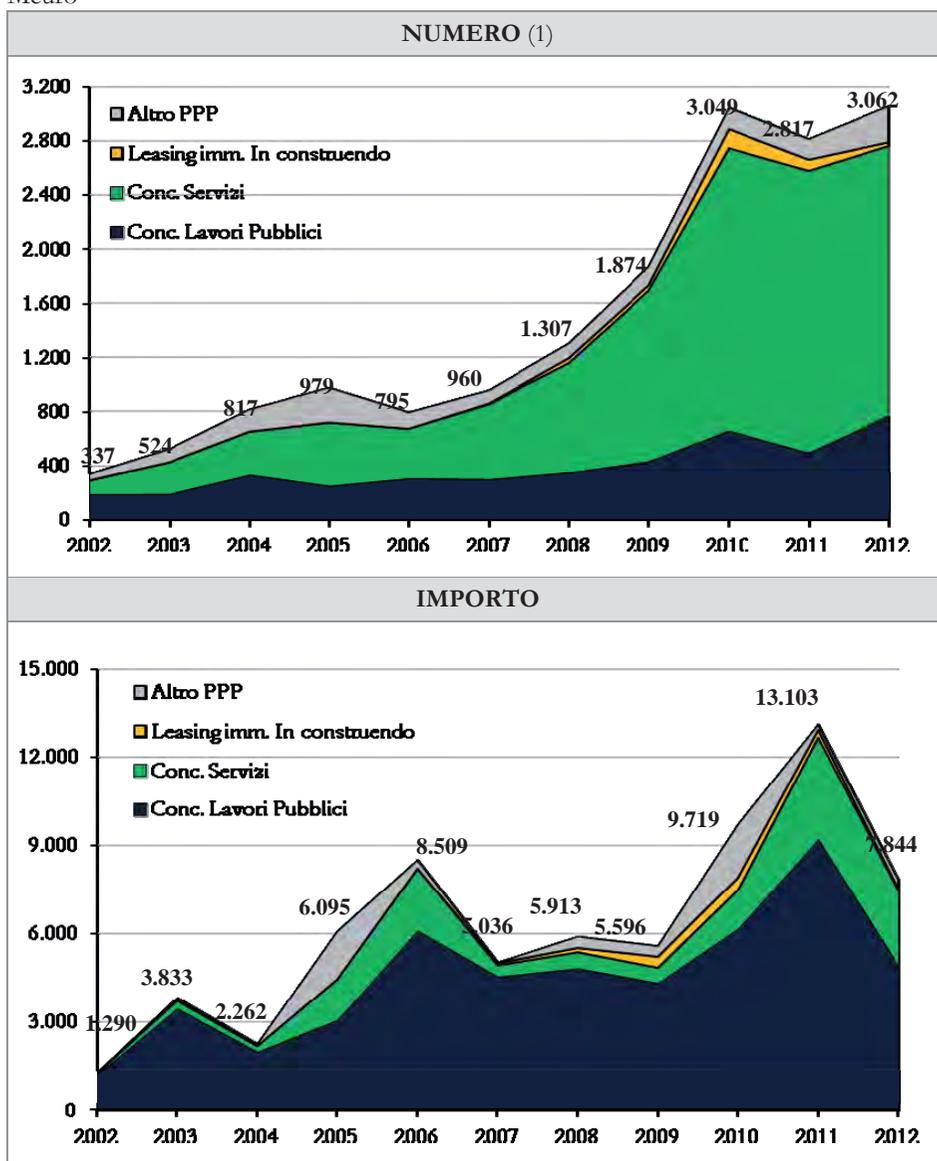
(1) Compresi gli avvisi con importo non segnalato.

Tabella 5.14. – Mercato PPP – Importo aggiudicazioni per segmento procedurale - 2002-gennaio-ottobre 2013 – Importi in Meuro

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
IMPORTO	Valori assoluti						
Concessione di lavori pubblici	543	3.424	531,0	37.633	954	1.750	83,5
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	436	2.906	566,4	27.028	543	325	-40,0
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	107	518	385,9	10.606	411	1.425	246,6
Concessione di servizi	21	2.488	11.782,8	8.593	2.416	559	-76,9
Leasing immobiliare in costruendo		65	-	956	63	30	-52,9
Altre gare di PPP	3	325	12.343,5	4.363	287	116	-59,7
TOTALE PPP	566	6.303	1.013,2	51.545	3.721	2.455	-34,0
	Composizione %						
Concessione di lavori pubblici	95,8	54,3		73,0	25,6	71,3	
<i>Conc. di CG ad iniziativa privata</i>	77,0	46,1		52,4	14,6	13,3	
<i>Conc. di CG ad iniziativa pubblica</i>	18,8	8,2		20,6	11,0	58,0	
Concessione di servizi	3,7	39,5		16,7	64,9	22,8	
Leasing immobiliare in costruendo		1,0		1,9	1,7	1,2	
Altre gare di PPP	0,5	5,2		8,5	7,7	4,7	
TOTALE PPP	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

Grafico 5.7. – Mercato PPP - Bandi di gara per segmento procedurale - 2002-2012 - Importi in Meuro



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME

(1) Sono comprese le iniziative prive di indicazione sul valore del contratto

NB: Tra le altre gare di PPP sono classificate le gare per: STU (Società di Trasformazione Urbana), Società miste per l'esercizio di servizi pubblici, Contratti di quartiere, Programmi edilizi, Opere a scomputo; Sponsorizzazioni.

NB: Il dato 2009 è al netto della gara, indetta ad agosto da Roma Metropolitana, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, sospesa ad agosto 2010, viene annullata ad ottobre 2012

Tabella 5.15. - Le classi di importo dei bandi di gara del PPP: numero, importo e variazione % - anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013

	2002	2012	Var. % <u>2012</u> 2002	Totale 2002-2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % <u>Gen-ott '13</u> Gen-ott '12
NUMERO							
Importo non segnalato	150	1.505	903,3	6157	1.187	1.159	-2,4
Fino a 0,15	16	748	4.575,0	4133	596	571	-4,2
Da 0,15 a 0,5	19	286	1.405,3	1919	234	257	9,8
Da 0,5 a 1	24	169	604,2	1013	137	121	-11,7
Da 1 a 5	71	255	259,2	2136	224	265	18,3
Da 5 a 15	40	65	62,5	729	55	57	3,6
Da 15 a 50	13	23	76,9	293	21	24	14,3
Oltre 50	4	11	175,0	141	10	14	40,0
TOTALE	337	3.062	808,6	16.521	2.464	2.468	0,2
IMPORTO (Meuro)							
Fino a 0,15	1	34	2.737,7	215	27	26	-1,9
Da 0,15 a 0,5	6	81	1.326,4	565	67	74	11,6
Da 0,5 a 1	18	124	606,7	752	100	87	-12,6
Da 1 a 5	185	621	235,8	5.303	548	624	13,9
Da 5 a 15	328	565	72,3	6.135	495	484	-2,3
Da 15 a 50	296	604	104,4	7.492	531	672	26,6
Oltre 50*	458	5.814	1.170,5	48.738	4.340	2.593	-40,3
TOTALE	1.290	7.844	507,8	69.200	6.107	4.560	-25,3

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utjp e Ance e realizzato dal CRESME.

Tabella 5.16. - *Le classi di importo delle aggiudicazioni di PPP: numero, importo e variazioni % - Anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO							
Importo non segnalato	35	191	445,7	961	146	208	42,5
Fino a 0,15	6	122	1.933,3	656	103	161	56,3
Da 0,15 a 0,5	5	126	2.420,0	706	105	95	-9,5
Da 0,5 a 1	4	82	1.950,0	506	61	67	9,8
Da 1 a 5	33	119	260,6	1.194	88	119	35,2
Da 5 a 15	5	61	1.120,0	556	50	42	-16,0
Da 15 a 50	4	34	750,0	248	29	12	-58,6
Oltre 50	2	14	600,0	116	11	4	-63,6
TOTALE	94	749	696,8	4.943	593	708	19,4
IMPORTO (Meuro)							
Fino a 0,15	1	7	1.075,8	45	6	7	24,7
Da 0,15 a 0,5	1	38	2.613,9	219	32	26	-18,2
Da 0,5 a 1	3	60	1.898,3	379	44	48	8,7
Da 1 a 5	83	287	246,8	3.014	215	270	25,4
Da 5 a 15	36	542	1.403,4	4.804	457	332	-27,3
Da 15 a 50	96	814	746,7	6.279	709	323	-54,4
Oltre 50	346	4.554	1.215,3	36.806	2.258	1.448	-35,9
TOTALE	566	6.303	1.013,2	51.545	3.721	2.455	-34,0

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

Tabella 5.17. – Mercati OOPP PPP a confronto - Bandi di gara per committenti 2002-2012 - Importi in Meuro

	N. TOTALE	di cui con importo segnalato		
		Numero	Importo	Importo medio
TOTALE GARE OOPP				
Comuni	158.924	150.324	84.707	0,6
Altri enti territoriali	83.357	78.837	132.220	1,7
<i>aziende del servizio sanitario</i>	9.595	8.948	22.469	2,5
<i>aziende speciali</i>	15.491	13.904	38.077	2,7
<i>altri enti (a)</i>	58.271	55.985	71.674	1,3
Altri soggetti (b)	34.795	28.898	105.507	3,7
TOTALE	277.076	258.059	322.435	1,2
MERCATO PPP				
Comuni	13.657	8.671	22.539	2,6
Altri enti territoriali	2.394	1.530	29.484	19,3
<i>aziende del servizio sanitario</i>	449	334	4.575	13,7
<i>aziende speciali</i>	479	329	11.709	35,6
<i>altri enti (a)</i>	1.466	867	13.200	15,2
Altri soggetti (b)	470	163	17.177	105,4
TOTALE	16.521	10.364	69.200	6,7

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utffp e Ance e realizzato dal CRESME.

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

(b) Sono compresi gli Enti dell'Amministrazione Centrale, ANAS Spa e altre imprese pubbliche o società concessionarie.

Tabella 5.18. - *Incidenza % gare PPP su totale gare OOPP periodo 2002-2012, anno 2002 e gennaio-ottobre 2013*

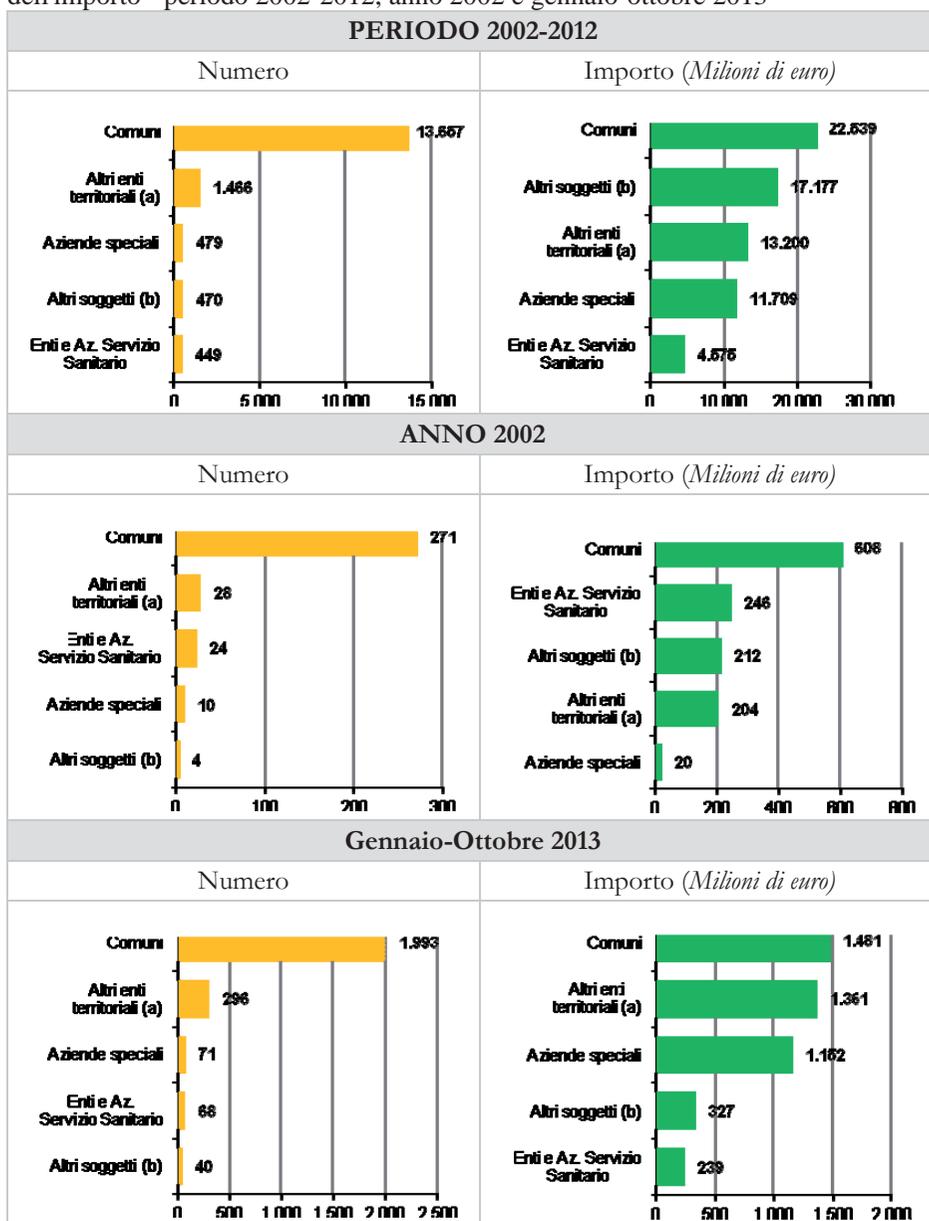
	N. TOTALE	di cui con importo segnalato	
		Numero	Importo
2002-2012			
Comuni	8,6	5,8	26,6
Altri enti territoriali	2,9	1,9	22,3
<i>aziende del servizio sanitario</i>	4,7	3,7	20,4
<i>aziende speciali</i>	3,1	2,4	30,8
<i>altri enti (a)</i>	2,5	1,5	18,4
Altri soggetti (b)	1,4	0,6	16,3
TOTALE	6,0	4,0	21,5
2002			
Comuni	1,3	0,8	8,8
Altri enti territoriali	0,6	0,3	5,1
<i>aziende del servizio sanitario</i>	2,3	1,4	11,6
<i>aziende speciali</i>	0,7	0,2	1,2
<i>altri enti (a)</i>	0,4	0,2	3,7
Altri soggetti (b)	0,1	0,1	2,8
TOTALE	1,0	0,6	5,5
Gennaio- Ottobre 2013			
Comuni	29,3	18,8	40,0
Altri enti territoriali	12,7	8,9	34,4
<i>aziende del servizio sanitario</i>	15,3	13,1	35,7
<i>aziende speciali</i>	9,5	7,1	42,2
<i>altri enti (a)</i>	13,2	8,5	29,5
Altri soggetti (b)	3,1	1,1	5,9
TOTALE	21,4	13,6	26,4

Fonte: *www.infopi.effe.it* promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME

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

(b) Sono compresi gli Enti dell'Amministrazione Centrale, ANAS Spa e altre imprese pubbliche o società concessionarie.

Grafico 5.8. - *I committenti delle gare di PPP: la classifica del numero e dell'importo - periodo 2002-2012, anno 2002 e gennaio-ottobre 2013*



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME
 (a) Sono compresi tutti gli Enti Territoriali esclusi i Comuni, le Aziende Speciali e gli Enti e Aziende del Servizio Sanitario.
 (b) Sono compresi gli Enti dell'Amministrazione Centrale, ANAS Spa e altre imprese pubbliche o società concessionarie.

Tabella 5.19. - *I committenti delle aggiudicazioni di PPP: numero, importo e variazioni % - anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002-2012	Gen-ott 2012	Gen- ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO							
Comuni	77	575	646,8	3.953	458	609	33,0
Altri enti territoriali	16	145	806,3	873	109	85	-22,0
<i>aziende del servizio sanitario</i>	4	32	700,0	188	25	11	-56,0
<i>aziende speciali</i>	4	23	475,0	195	17	19	11,8
<i>altri enti (a)</i>	8	90	1.025,0	490	67	55	-17,9
Altri soggetti (b)	1	29	2.800,0	117	26	14	-46,2
TOTALE	94	749	696,8	4.943	593	708	19,4
IMPORTO (Meuro)							
Comuni	139	3.104	2.131,9	18.041	2.715	859	-68,4
Altri enti territoriali	261	3.130	1.100,6	24.015	937	701	-25,2
<i>aziende del servizio sanitario</i>	209	420	101,5	3.740	207	209	1,0
<i>aziende speciali</i>	20	491	2.389,4	9.563	464	87	-81,3
<i>altri enti (a)</i>	32	2.219	6.754,9	10.712	265	405	52,5
Altri soggetti (b)	166	69	-58,5	9.490	69	895	1.204,0
TOTALE	566	6.303	1.013,2	51.545	3.721	2.455	-34,0

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

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

(b) Sono compresi gli Enti dell'Amministrazione Centrale, ANAS Spa e altre imprese pubbliche o società concessionarie.

Tabella 5.20. - *Bandi di gara di PPP pubblicati per macro settore di attività : numero, importo e var.% anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e Gennaio-Ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % <u>2012</u> 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % <u>Gen-ott '13</u> Gen-ott '12
NUMERO(1)	<i>Valori assoluti</i>						
Servizi essenziali	117	793	577,8	4.016	646	500	-22,6
Servizi di base	35	196	460,0	1.123	150	232	54,7
Riqualificazione urbana	185	2.073	1.020,5	11.382	1.668	1.736	4,1
TOTALE GARE PPP	337	3.062	808,6	16.521	2.464	2.468	0,2
	<i>Composizione %</i>						
Servizi essenziali	34,7	25,9		24,3	26,2	20,3	
Servizi di base	10,4	6,4		6,8	6,1	9,4	
Riqualificazione urbana	54,9	67,7		68,9	67,7	70,3	
TOTALE GARE PPP	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	
IMPORTO	<i>Valori assoluti (Meuro)</i>						
Servizi essenziali	463	2.520	443,9	20.861	959	2.351	145,1
Servizi di base	350	4.477	1.180,8	37.351	4.416	1.179	-73,3
Riqualificazione urbana	478	847	77,3	10.988	731	1.030	40,9
TOTALE GARE PPP	1.290	7.844	507,8	69.200	6.107	4.560	-25,3
	<i>Composizione %</i>						
Servizi essenziali	35,9	32,1		30,1	15,7	51,6	
Servizi di base	27,1	57,1		54,0	72,3	25,9	
Riqualificazione urbana	37,0	10,8		15,9	12,0	22,6	
TOTALE GARE PPP	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRE.SME.

(1): Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

Tabella 5.21. - *Bandi di gara di PPP pubblicati per settore di attività : numero, e var.% - Anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO							
Acqua, gas, energia, telecom.	81	690	751,9	3.140	564	412	-27,0
Approdi turistici		28	-	178	23	14	-39,1
Arredo urbano e verde pubblico	23	335	1.356,5	3.173	257	206	-19,8
Beni culturali		7	-	67	5	13	160,0
Centri polivalenti	4	9	125,0	81	3	6	100,0
Cimiteri	29	83	186,2	753	68	71	4,4
Commercio e artigianato	12	343	2.758,3	1.669	281	381	35,6
Direzionale	3	1	-66,7	28	1	2	100,0
Igiene urbana	7	20	185,7	123	14	17	21,4
Impianti sportivi	49	811	1.555,1	3.217	650	622	-4,3
Parcheggi	40	153	282,5	993	129	124	-3,9
Riassetto comparti urbani	22	30	36,4	371	27	32	18,5
Sanità	25	80	220,0	472	55	88	60,0
Scolastico e sociale	7	67	857,1	448	57	112	96,5
Tempo libero	4	92	2.200,0	486	62	114	83,9
Trasporti	3	49	1.533,3	203	38	32	-15,8
Turismo	7	173	2.371,4	700	145	139	-4,1
Varie	21	91	333,3	419	85	83	-2,4
TOTALE	337	3.062	808,6	16.521	2.464	2.468	0,2

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utffp e Ance e realizzato dal CRESME.

Tabella 5.22. - *Bandi di gara di PPP pubblicati per settore di attività : importo e var.% - Anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e Gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % <u>2012</u> 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % <u>Gen-ott</u> <u>'13</u> Gen-ott '12
IMPORTO (Meuro)							
Acqua, gas, energia, telecom.	319	679	113,1	16.776	606	1.049	73,1
Approdi turistici		41	-	1.032	12	37	201,7
Arredo urbano e verde pubblico	4	39	962,2	817	30	27	-9,6
Beni culturali		6	-	84	6	34	425,4
Centri polivalenti	2	0	-95,3	224	0	6	319.600,0
Cimiteri	87	280	221,4	1.669	272	164	-39,5
Commercio e artigianato	48	127	163,4	830	121	66	-45,7
Direzionale	60	3	-94,1	795	3	0	-86,1
Igiene urbana	58	1.562	2.605,6	2.416	81	1.137	1.299,3
Impianti sportivi	128	136	6,4	1.750	116	164	41,7
Parcheggi	157	197	25,8	2.198	173	163	-5,6
Riqualificazione urbana	34	85	151,2	1.685	81	187	129,7
Sanità	263	502	90,5	6.088	446	584	31,0
Scolastico e sociale	47	88	86,4	1.078	84	127	50,9
Tempo libero	2	18	1.016,4	399	7	29	293,1
Trasporti	39	3.887	9.857,3	30.185	3.887	468	-88,0
Turismo	8	26	234,2	188	17	117	576,0
Varie	36	168	367,5	986	163	199	22,0
TOTALE	1.290	7.844	507,8	69.200	6.107	4.560	-25,3

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

Tabella 5.23 - Aggregazioni di PPP per settore di attività : numero e variazioni % - Anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO							
Acqua, gas, energia, telecom.	25	198	692,0	1.189	143	115	-19,6
Approdi turistici	1	18	1.700,0	122	14	14	0,0
Arredo urbano e verde pubblico	3	77	2.466,7	659	69	53	-23,2
Beni culturali		1	-	11	1	4	300,0
Centri polivalenti		1	-	29	1	1	0,0
Cimiteri	10	61	510,0	452	46	29	-37,0
Commercio e artigianato	1	70	6.900,0	308	52	66	26,9
Direzionale		1	-	18			-
Igiene urbana	3	3	0,0	51	3	8	166,7
Impianti sportivi	14	122	771,4	673	99	188	89,9
Parcheggi	13	44	238,5	421	35	63	80,0
Riassetto comparti urbani	5	5	0,0	108	4	8	100,0
Sanità	8	27	237,5	211	21	27	28,6
Scolastico e sociale	3	29	866,7	252	25	43	72,0
Tempo libero	1	15	1.400,0	91	12	28	133,3
Trasporti	2	11	450,0	68	10	6	-40,0
Turismo	2	35	1.650,0	122	32	24	-25,0
Varie	3	31	933,3	158	26	31	19,2
TOTALE	94	749	696,8	4.943	593	708	19,4

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utjp e Ance e realizzato dal CRE.SME.

Tabella 5.24. - *Aggiudicazioni di PPP per settore di attività : importo e variazioni % - Anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e Gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
IMPORTO (Meuro)							
Acqua, gas, energia, telecom.	191	2.464	1.187,2	13.699	2.372	449	-81,1
Approdi turistici		26	-	962	2	3	48,0
Arredo urbano e verde pubblico	0	55	21.047,3	413	52	25	-52,2
Beni culturali		1	-	63	1	12	1.986,7
Centri polivalenti		5	-	201	5		-100,0
Cimiteri	5	235	4.713,6	1.370	177	57	-68,0
Commercio e artigianato	0	53	14.220,2	475	44	38	-12,7
Direzionale		193	-	777			-
Igiene urbana	18	41	130,2	756	41	65	58,1
Impianti sportivi	30	109	264,8	1.256	73	53	-28,5
Parcheggi	14	138	894,4	1.828	126	89	-29,8
Riassetto comparti urbani	44	50	15,5	1.447	35	39	11,3
Sanità	240	660	175,1	4.601	443	570	28,7
Scolastico e sociale	4	52	1.205,2	765	46	87	91,0
Tempo libero	2	7	335,1	317	6	16	170,7
Trasporti	5	2.037	37.174,1	21.792	136	883	550,3
Turismo	8	6	-23,0	90	5	11	103,6
Varie	5	170	3.273,2	734	158	59	-62,4
TOTALE	566	6.303	1.013,2	51.545	3.721	2.455	-34,0

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utjff e Ance e realizzato dal CRESME.

Tabella 5.25. - *Bandi di gara di PPP pubblicati per regione : numero e variazioni % - anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO							
Piemonte	24	225	837,5	1.346	189	225	19,0
Valle d'Aosta	2	10	400,0	77	8	13	62,5
Lombardia (a)	62	441	611,3	2.625	356	394	10,7
Liguria	6	96	1.500,0	480	79	59	-25,3
Trentino Alto Adige	2	44	2.100,0	128	32	42	31,3
Veneto	30	182	506,7	1.135	144	170	18,1
Friuli Venezia Giulia	10	56	460,0	318	47	44	-6,4
Emilia Romagna	28	203	625,0	1.259	162	138	-14,8
Toscana	34	286	741,2	1.325	231	193	-16,5
Umbria	3	70	2.233,3	426	50	39	-22,0
Marche	6	101	1.583,3	558	80	94	17,5
Lazio	13	149	1.046,2	762	115	136	18,3
Abruzzo	1	117	11.600,0	731	96	112	16,7
Molise	10	20	100,0	166	16	12	-25,0
Campania	37	291	686,5	1.447	254	213	-16,1
Puglia	16	187	1.068,8	1.091	156	141	-9,6
Basilicata	10	60	500,0	262	53	41	-22,6
Calabria	17	94	452,9	612	77	119	54,5
Sicilia	12	198	1.550,0	963	135	143	5,9
Sardegna	13	213	1.538,5	765	170	139	-18,2
Non ripartibili	1	19	1.800,0	45	14	1	-92,9
ITALIA	337	3.062	808,6	16.521	2.464	2.468	0,2

Fonte: *www.infopieffe.it* promosso da Unioncamere, Dipe-Utff e Ance e realizzato dal CRESME.

(a) Il dato 2012 comprende anche la gara indetta da ANAS Spa del valore di 683 milioni di euro relativa alla concessione di lavori pubblici per la costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda (PC) che comprende anche il territorio dell'Emilia Romagna.

Tabella 5.26. - *Bandi di gara di PPP pubblicati per regione* : importo e variazioni % - anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
IMPORTO (Meuro)							
Piemonte	116	127	9,3	4.642	113	570	403,8
Valle d'Aosta	11	8	-33,7	80	1	5	232,3
Lombardia (a)	172	1.071	523,5	12.193	1.040	738	-29,1
Liguria	4	17	385,5	1.455	15	119	719,7
Trentino Alto Adige	-	73	-	3.569	69	350	405,9
Veneto	225	2.445	987,5	8.357	2.430	417	-82,8
Friuli Venezia Giulia	9	173	1.791,8	1.661	171	15	-91,3
Emilia Romagna	139	197	41,7	5.055	144	133	-7,7
Toscana	100	1.648	1.547,2	3.928	162	84	-48,0
Umbria	8	22	180,0	632	21	451	2.030,0
Marche	2	46	2.880,4	1.229	32	34	8,0
Lazio	45	177	291,8	6.470	158	345	119,0
Abruzzo	34	49	44,8	719	48	281	486,8
Molise	5	3	-42,7	123	3	21	699,2
Campania	234	1.166	399,1	6.892	1.141	470	-58,8
Puglia	66	134	102,2	1.724	115	170	47,2
Basilicata	2	54	2.107,2	262	52	12	-76,6
Calabria	51	91	77,7	1.431	88	98	11,7
Sicilia	25	235	854,4	7.219	231	202	-12,9
Sardegna	44	109	151,2	1.559	72	43	-39,6
Non ripartibili	-	-	-	-	-	-	-100,0
ITALIA	1.290	7.844	507,8	69.200	6.107	4.560	-25,3

Fonte: *www.infopieffe.it* promosso da Unioncamere, Dipe-Utffp e Ance e realizzato dal CRESME.

(a) Il dato 2012 comprende anche la gara indetta da ANAS Spa del valore di 683 milioni di di euro relativa alla concessione di lavori pubblici per la costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda (PC) che comprende anche il territorio dell'Emilia Romagna.

Tabella 5.27. - *Aggiudicazioni di PPP per regione* : numero e variazioni % anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
NUMERO							
Piemonte	5	50	900,0	370	39	54	38,5
Valle d'Aosta		2	-	15	2	4	100,0
Lombardia	19	140	636,8	943	113	111	-1,8
Liguria	3	18	500,0	144	15	18	20,0
Trentino Alto Adige		6	-	28	5	6	20,0
Veneto	11	52	372,7	390	39	48	23,1
Friuli Venezia Giulia	5	12	140,0	83	7	13	85,7
Emilia Romagna	9	88	877,8	552	68	95	39,7
Toscana	4	57	1.325,0	354	48	63	31,3
Umbria	2	15	650,0	103	11	11	0,0
Marche	2	34	1.600,0	147	29	25	-13,8
Lazio	5	66	1.220,0	348	42	66	57,1
Abruzzo		15	-	125	12	17	41,7
Molise	2	1	-50,0	31	1	3	200,0
Campania	15	81	440,0	482	69	60	-13,0
Puglia	3	34	1.033,3	293	27	37	37,0
Basilicata	2	8	300,0	53	5	13	160,0
Calabria	5	12	140,0	98	9	18	100,0
Sicilia	1	27	2.600,0	220	26	22	-15,4
Sardegna	1	18	1.700,0	151	13	24	84,6
Non ripartibili		13	-	13	13		-100,0
ITALIA	94	749	696,8	4.943	593	708	19,4

Fonte: *www.infopieffe.it* promosso da Unioncamere, Dipe-Utsp e Ance e realizzato dal CRESME.

Tabella 5.28. - *Aggiudicazioni di PPP per regione: importo e variazioni % anni 2002 e 2012, periodo 2002-2012 e gennaio-ottobre 2012 e 2013*

	2002	2012	Var. % 2012 2002	Totale 2002- 2012	Gen-ott 2012	Gen-ott 2013	Var. % Gen-ott '13 Gen-ott '12
IMPORTO (Meuro)							
Piemonte	24	86	259,1	4.148	78	77	-2,0
Valle d'Aosta		0	-	56	0	3	9.191,4
Lombardia	48	583	1.102,7	11.646	530	164	-69,2
Liguria	31	27	-15,1	1.233	24	16	-35,3
Trentino Alto Adige	0	4	-	181	4	303	8.232,0
Veneto	184	2.367	1.185,4	7.617	233	36	-84,6
Friuli Venezia Giulia	10	149	1.393,0	503	101	3	-96,8
Emilia Romagna	29	115	300,7	3.897	95	1.074	1.031,9
Toscana	29	488	1.605,7	1.923	478	232	-51,4
Umbria	2	168	10.594,0	410	154	22	-85,8
Marche	0	41	26.585,9	1.033	38	27	-27,4
Lazio	9	1.662	17.803,8	3.413	1.432	119	-91,7
Abruzzo		29	-	428	27	79	190,0
Molise	0	1	311,8	75	1	3	263,6
Campania	196	258	31,8	4.906	245	136	-44,5
Puglia	2	132	7.959,9	1.270	121	38	-68,5
Basilicata	0	13	2.995,1	157	10	46	356,9
Calabria	2	7	244,0	759	4	36	816,7
Sicilia		127	-	6.614	127	31	-76,0
Sardegna	0	46	21.290,4	1.275	17	10	-45,0
Non ripartibili			-				-
ITALIA	566	6.303	1.013,2	51.545	3.721	2.455	-34,0

Fonte: *www.infopieffe.it* promosso da Unioncamere, Dipe-Utjp e Ance e realizzato dal CRESME.

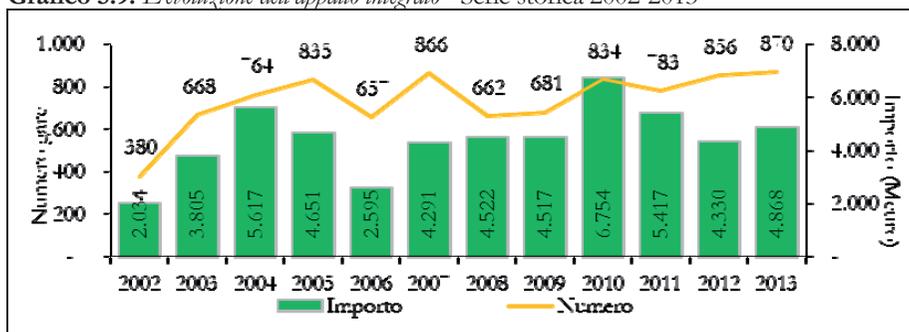
5.3. Il mercato dell'appalto integrato

Il mercato dell'appalto integrato, in base ai dati monitorati dal Cresme, nel 2012, è rappresentato da 856 gare dell'importo complessivo di 4,3 miliardi.

Rispetto al 2011, si registra un bilancio a doppia velocità: il numero di gare cresce del 9,3%; gli importi si riducono del 20,1%. Il debole risultato rispetto a tale anno è stato determinato dal significativo rallentamento, nel numero di gare indette dalle regioni (8 iniziative contro le 44 del 2011) e nell'importo degli appalti indetti dalle Ferrovie (543 milioni contro 1,6 miliardi del 2012).

I primi risultati per l'intero anno 2013 indicano invece un bilancio complessivamente positivo: il numero di gare cresce dell'1,6% e gli importi in gara del 12,4% rispetto al 2012.

Grafico 5.9. *L'evoluzione dell'appalto integrato - Serie storica 2002-2013*



Fonte: CRESME Europa Servizi.

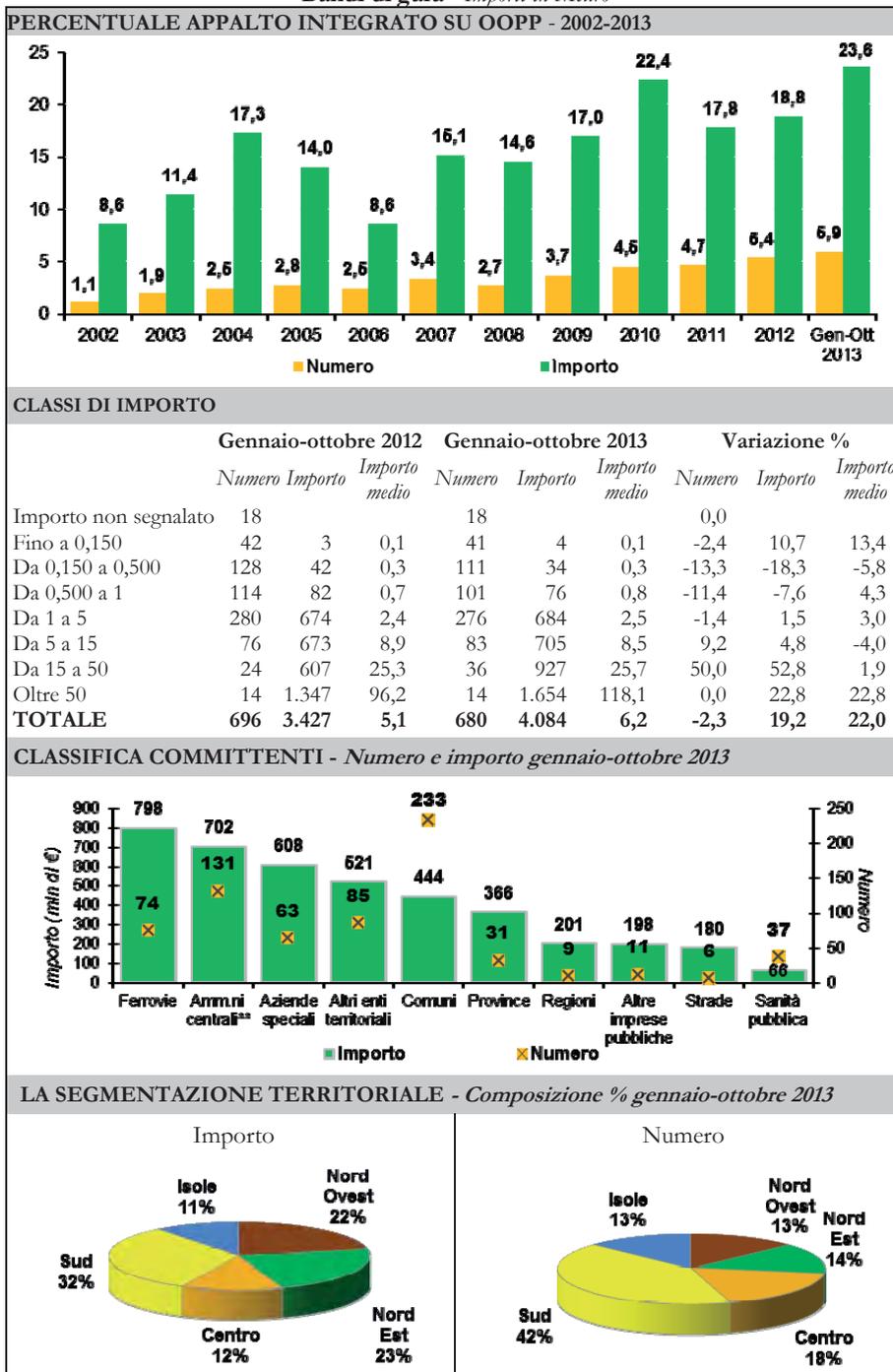
Rispetto all'intero mercato delle opere pubbliche, negli ultimi cinque anni, si rilevano quote in crescita in termini di numero, a fronte di un andamento più variabile del loro peso in termini economici: 15% nel 2008; 17% nel 2009, 22% nel 2010, 18% nel 2011 e 19% nel 2012. Nel 2013 si osservano valori in crescita: 6% per numero e 24% per importo.

Nel periodo gennaio-ottobre 2013, l'82% delle gare di appalto integrato fa riferimento a iniziative al di sotto dei 5 milioni di euro. All'interno di questa tipologia dimensionale sono soprattutto i lavori tra un milione e 5 milioni i più richiesti. Sono passati da 59 appalti per 140 milioni del 2002 ai 231 per 573 milioni del 2008 per salire ancora nel 2010, con 311 gare per circa 748 milioni, per giungere nel 2012 ai livelli più alti mai toccati con 340 gare e circa 802 milioni. Rispetto agli importi, l'80% spetta agli appalti di importo superiore a 5 milioni (3,3 miliardi su 4,1 totali). Tra questi si distinguono i grandi progetti di importo superiore a 50 milioni, rappresentati da 14 gare dell'importo complessivo di circa 1,7 miliardi. Rientrano in questa fascia dimensionale tre gare sopra i 150 milioni: la progettazione e l'esecuzione del lotto di costruzione "Sottoattraversamento Isarco" della Galleria di Base del Brennero - Fortezza, località Prà di Sopra, in provincia di Bolzano (365 milioni); l'appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori

per la realizzazione di cunicoli tecnici atti ad ospitare il collegamento elettrico transfrontaliero Italia - Francia denominato "Piemonte – Savoia" (173 milioni); l'intervento per la progettazione e realizzazione (EPC-LSTK) della Nuova Centrale di cogenerazione a Biomassa da 43.5 MWe da realizzarsi all'interno dello stabilimento multisocietario di Porto Torres (SS) (170 milioni). I comuni si confermano i committenti che ricorrono più frequentemente all'istituto dell'appalto integrato, con 233 gare dell'importo complessivo di 444 milioni di euro, ma sono i gestori della rete ferroviaria quelli che hanno attivato il maggior volume d'affari, con 798 milioni. Il mercato dell'appalto integrato è una procedura diffusa su tutto il territorio nazionale, con una maggiore concentrazione nelle regioni del Sud per numero e per importo.

SCHEDA 5.1. – MERCATO APPALTO INTEGRATO

Bandi di gara - Importi in Meuro



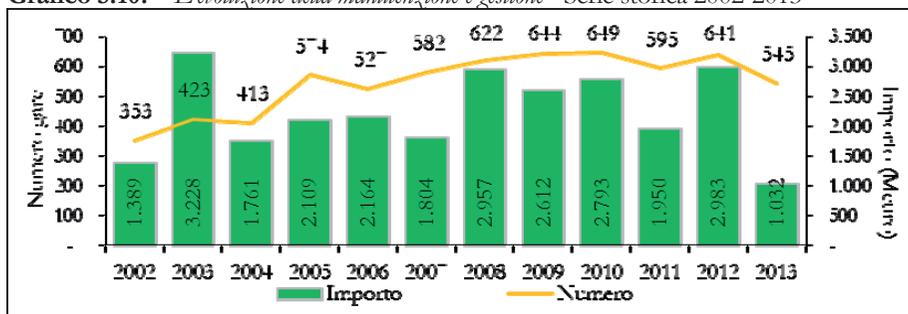
** Comprendono anche gli enti di previdenza

5.4. Il mercato della manutenzione e gestione

La domanda di servizi di manutenzione e gestione nel 2012 cresce, dopo il rallentamento del 2011, che seguiva un quadriennio 2007-2010 caratterizzato da un numero sempre crescente di opportunità a fronte di un andamento altalenante degli importi in gara. Per il 2013, in base ai risultati dei primi 10 mesi, si prevede un nuovo rallentamento.

Nel 2012 questo mercato è rappresentato da 641 gare, per un volume d'affari complessivo di circa 3 miliardi, quantità che corrispondono a quote del 4% per numero e del 13% per importo del mercato delle opere pubbliche, valore record mai raggiunto prima. Rispetto al 2011 il numero delle gare è cresciuto del 7,7%, ed il loro valore economico del 53%. I primi risultati per l'intero anno 2013 indicano un significativo rallentamento sia nel numero delle iniziative, che negli importi, in cui si raggiunge il valore minimo di tutto il periodo in esame.

Grafico 5.10. – *L'evoluzione della manutenzione e gestione - Serie storica 2002-2013*



Fonte: CRESME Europa Servizi.

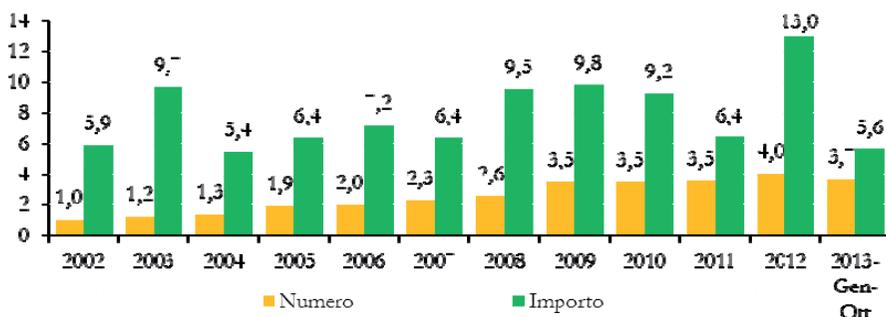
Rispetto alla dimensione economica degli appalti, prevalgono le gare sotto i 5 milioni di euro, con quote annue dell'86% tra il 2004 e il 2010, dell'88% nel 2011, per arrivare al 90% nel 2012 e nei primi dieci mesi del 2013. Nel 2012 in termini di importo quote importanti spettano ai maxi contratti superiori a 50 milioni con una quota del 69% (era del 41% nel 2011), di cui 16 gare del valore di 1,8 miliardi sono state indette da Consip e riguardano 7 degli 8 lotti dell'affidamento del "Servizio Luce e dei servizi connessi per le

Pubbliche Amministrazioni” e 9 dei 12 lotti del “Servizio integrato Energia per le Pubbliche Amministrazioni”. Nei primi dieci mesi del 2013 la loro quota scende al 21% e rispetto al 2012 fanno segnare una riduzione del 75% per numero e dell’81% dell’importo. Le principali stazioni appaltanti di gare di manutenzione e gestione nei primi dieci mesi del 2013 sono state le amministrazioni comunali per numero di iniziative, con 256 gare, in calo del 13% rispetto al 2012; gli Enti di edilizia abitativa per importo, con 166 milioni, nettamente in crescita rispetto ai 26 milioni dello stesso periodo del 2012. Il loro primato è dovuto principalmente alla gara indetta dall’A.T.E.R. del Comune di Roma per il servizio energia comprendente la fornitura di energia, conduzione, gestione, manutenzione, riqualificazione energetica ed adeguamento normativo degli impianti tecnologici a servizio dei fabbricati di proprietà, pertinenza e/o in gestione all’Ente, del valore di oltre 92 milioni. Il mercato della manutenzione e gestione è un mercato diffuso sul territorio. In termini di numero si osserva una maggiore concentrazione nelle regioni del Sud mentre per importo la maggiore quota spetta agli importi delle gare del Nord Ovest. Quota importante per le gare non riconducibili ad un singolo ambito regionale, poiché interessano più ambiti territoriali contemporaneamente, tra cui una gara indetta da Poste Spa del valore di 59 milioni, che non segue i raggruppamenti territoriali “Istat” che sono invece alla base delle elaborazioni statistiche del CRESME.

SCHEDA 5.2. – MERCATO MANUTENZIONE E GESTIONE

Bandi di gara - Importi in Meuro

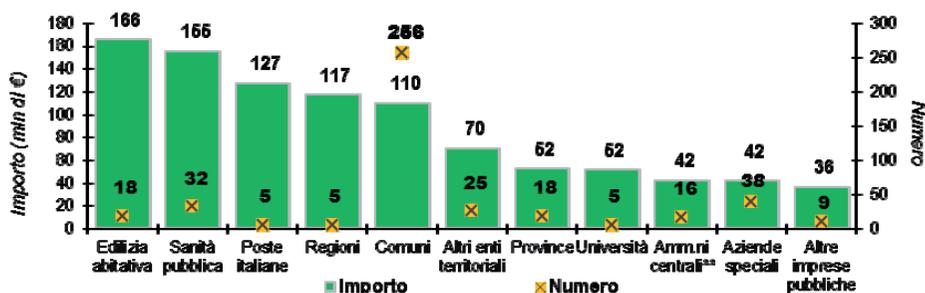
PERCENTUALE MANUTENZIONE E GESTIONE SU OOP- 2002-2013



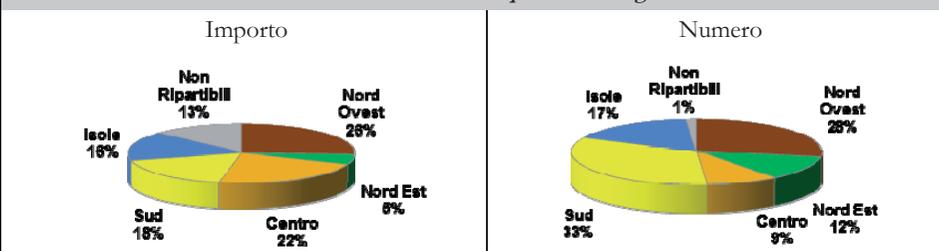
CLASSI DI IMPORTO

	gennaio-ottobre 2012			gennaio-ottobre 2013			Variazione %		
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio
Importo non segnalato	40			37			-7,5		
Fino a 0,150	197	12	0,1	165	10	0,1	-16,2	-12,3	4,7
Da 0,150 a 0,500	107	30	0,3	107	29	0,3	0,0	-5,0	-5,0
Da 0,500 a 1	47	34	0,7	43	32	0,7	-8,5	-7,5	1,1
Da 1 a 5	81	183	2,3	34	78	2,3	-58,0	-57,3	1,8
Da 5 a 15	23	184	8,0	22	178	8,1	-4,3	-3,6	0,8
Da 15 a 50	12	371	30,9	16	442	27,6	33,3	19,1	-10,7
Oltre 50	12	1.055	87,9	3	202	67,3	-75,0	-80,8	-23,4
TOTALE	519	1.869	3,9	427	971	2,5	-17,7	-48,1	-36,2

CLASSIFICA COMMITTENTI - Numero e importo gennaio-ottobre 2013



LA SEGMENTAZIONE TERRITORIALE - Composizione % gennaio-ottobre 2013



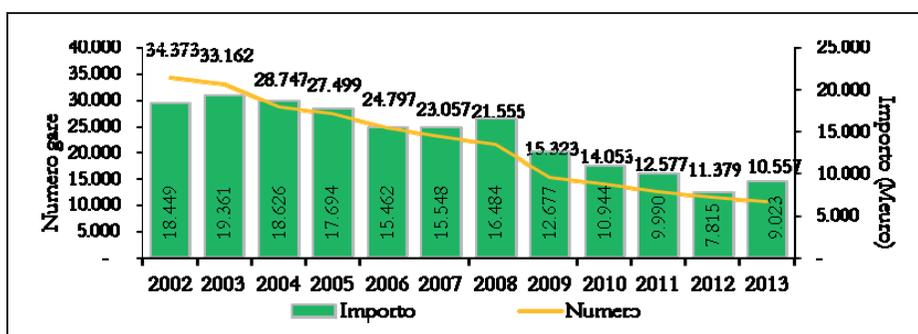
** Comprendono anche gli enti di previdenza

5.5. Il mercato della sola esecuzione

Il mercato della sola esecuzione nel 2013 rappresenta il 71% dell'intero mercato delle opere pubbliche in termini di numero di gare e il 45% degli importi. Se per quanto riguarda il valore economico il 2013 fa segnare una crescita della quota rispetto ai tre anni precedenti, per quanto concerne il numero invece si tratta del valore più basso dal 2002, anno in cui rappresentava quote del 97% in termini di numero e oltre il 78% per importo.

I primi risultati per l'intero anno 2013 indicano un ulteriore ridimensionamento del numero di opportunità a fronte di una significativa crescita degli importi.

Grafico 5.11. – L'evoluzione degli appalti di sola esecuzione - Serie storica 2002-2013 – HO



Fonte: CRE.SME Europa Servizi

Il mercato della sola esecuzione è formato quasi esclusivamente da appalti medio-piccoli di importo inferiore a 5 milioni, e tra questi si distinguono i micro lavori (fino a 150mila euro) e i piccoli lavori (fino a 500mila euro) che però sono anche quelli che hanno registrato il calo maggiore nel corso degli anni (-72% dal 2002 al 2012) anche a causa delle modifiche normative che, a partire dal 2009, hanno allargato il ricorso alla procedura negoziata senza bando ai lavori pubblici di importo fino a 500mila euro prima (dal 2009) e a 1 milione di euro dal 2011.

I principali committenti sono i comuni. In media, tra il 2002 e i primi dieci mesi del 2013, hanno attivato il 57% delle gare di sola esecuzione. Per gli importi invece, soprattutto negli ultimi anni, gli

appalti di sola esecuzione incidono sempre meno: si passa da una quota media del 33%, tra il 2002 e il 2010, a una quota inferiore al 30% nel biennio 2011-2012 per arrivare alla quota del 22% nei primi dieci mesi del 2013, la più bassa finora registrata.

Rispetto alle diverse aree di mercato nei primi 10 mesi del 2013 si ricorre agli appalti di sola esecuzione per l'affidamento del 92% dei lavori stradali e dell'81% delle opere idrauliche, dei lavori in edifici residenziali. Risulta meno diffuso il ricorso a questa particolare tipologia di appalti per l'affidamento di interventi riguardanti i cimiteri (15%), gli impianti sportivi (24%), i parcheggi (27%), tutti mercati per i quali risulta alto il ricorso a procedure di PPP.

Rispetto alla categoria SOA prevalente, le più richieste nel 2013 (come lo erano nel 2012) sono state la OG1 (edifici civili e industriali) e la OG3 (strade, autostrade, porti, viadotti, ferrovie, metropolitane, funicolari e piste aeroportuali): il 59% del numero e dell'importo delle gare di sola esecuzione è da attribuire a queste due categorie.

Rispetto al territorio, il ricorso agli appalti "tradizionali" è maggiore nelle regioni meridionali, con quote del 31% nelle sei regioni del Sud e del 22% nelle isole per numero di iniziative. Per quanto riguarda il valore, invece, il mercato è molto più equilibrato tra le varie aree territoriali.

Per quantificare il ricorso alla sola esecuzione in ogni regione, è necessario osservare l'incidenza che questa procedura ha rispetto al totale regionale di gare di opere pubbliche. Analizzando i dati, relativi ai primi dieci mesi del 2013, si conferma il maggiore ricorso a questa tipologia di appalti nelle regioni meridionali: in Sicilia si è fatto ricorso alla sola esecuzione per l'affidamento dell'82% degli appalti; in Sardegna, Puglia, Calabria e Molise la sola esecuzione rappresenta quote comprese tra il 73% e il 77% degli appalti; in Campania e Basilicata si è superato il 70%; più contenuta ma comunque maggioritaria la quota della sola esecuzione in Abruzzo.

Nel resto d'Italia, fatta eccezione per Valle d'Aosta e Friuli V.G. l'incidenza della sola esecuzione non supera il 70%.

Tabella 5.29. – Mercato sola esecuzione - Bandi di gara per aree di mercato – Gennaio-ottobre 2013 Importi in Meuro

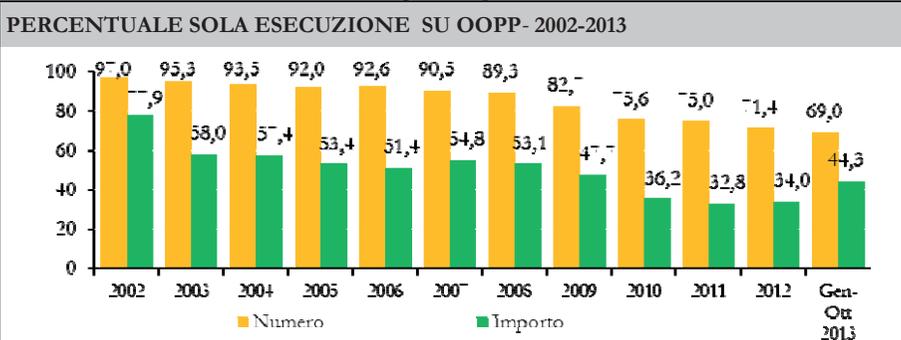
	Sola esecuzione		Totale Opere pubbliche		Incidenza % Sola esecuzione/totale OOPP	
	Numero*	Importo	Numero*	Importo	Numero*	Importo
EDILIZIA RESIDENZIALE	256	904	296	1.133	86,5	79,9
EDILIZIA NON RESIDENZIALE	2.781	2.082	4.942	5.395	56,3	38,6
Edilizia cimiteriale	20	12	133	38	15,0	32,6
Impianti sportivi e ricreativi	202	65	825	257	24,5	25,3
Parcheggi	9	17	33	70	27,3	24,6
Patrimonio storico e artistico	176	147	241	390	73,0	37,8
Sanitaria e sociale	388	272	608	1.269	63,8	21,5
Scolastica	672	361	963	770	69,8	46,9
GENIO CIVILE	4.698	4.656	6.048	10.692	77,7	43,5
Strade	1.989	1.605	2.168	2.757	91,7	58,2
Ferrovie	109	1.002	188	2.036	58,0	49,2
Altri trasporti	195	321	307	746	63,5	43,1
Opere idrauliche	566	715	700	1.363	80,9	52,5
Verde pubblico e arredo urbano	637	195	925	275	68,9	71,1
ALTRO	225	17	249	55	90,4	30,5
TOTALE	7.960	7.659	11.535	17.274	69,0	44,3

Fonte: CRESME Europa Servizi.

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

SCHEDA 5.3. – MERCATO SOLA ESECUZIONE

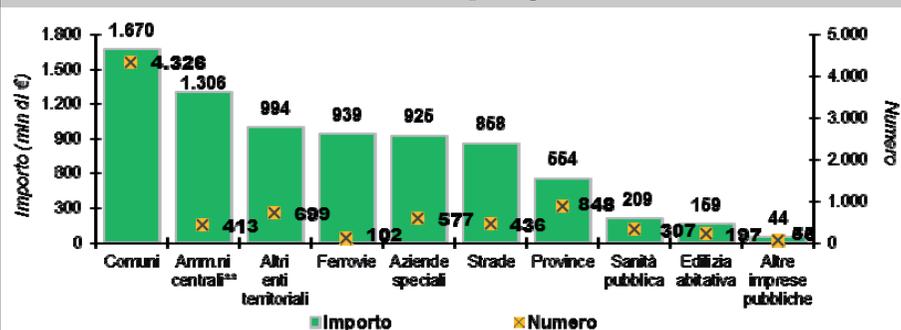
Bandi di gara - Importi in Meuro



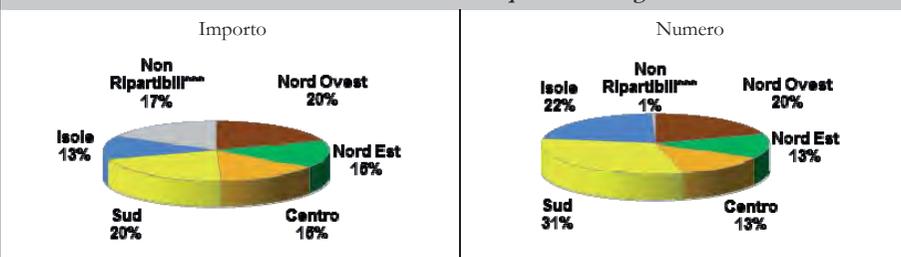
CLASSI DI IMPORTO - Importi in Meuro

	Gennaio-ottobre 2012			Gennaio-ottobre 2013			Variazione %		
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio
Importo non segnalato	924			710				-23,2	
Fino a 0,150	3.468	258	0,1	2.710	197	0,1	-21,9	-23,8	-2,5
Da 0,150 a 0,500	2.804	819	0,3	2.396	677	0,3	-14,6	-17,4	-3,3
Da 0,500 a 1	1.060	757	0,7	914	661	0,7	-13,8	-12,7	1,2
Da 1 a 5	1.134	2.388	2,1	1.052	2.229	2,1	-7,2	-6,7	0,6
Da 5 a 15	148	1.326	9,0	133	1.133	8,5	-10,1	-14,6	-4,9
Da 15 a 50	31	703	22,7	34	915	26,9	9,7	30,2	18,7
Oltre 50	5	393	78,6	11	1.848	168,0	120,0	370,1	113,7
TOTALE	9.574	6.645	0,8	7.960	7.659	1,1	-16,9	15,3	37,5

CLASSIFICA COMMITTENTI - Numero e importo gennaio-ottobre 2013



LA SEGMENTAZIONE TERRITORIALE - Composizione % gennaio-ottobre 2013



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi. - ** Comprendono anche gli enti di previdenza.

Tabella 5.30. – Mercato sola esecuzione - Bandi di gara per regione e area geografica – Gennaio-ottobre 2013 - Importi in Meuro

	Sola esecuzione		Totale Opere pubbliche		Incidenza % sola esecuzione/ totale OOPP	
	Numero*	Importo	Numero*	Importo	Numero*	Importo
Piemonte	579	336	872	1.357	66,4	24,8
Valle d'Aosta	84	65	109	89	77,1	72,3
Lombardia	793	968	1.293	2.291	61,3	42,3
Liguria	137	146	216	326	63,4	44,7
Trentino AA	130	309	188	1.273	69,1	24,3
Veneto	361	339	582	883	62,0	38,4
Friuli VG	249	137	324	280	76,9	49,0
Emilia Romagna	309	346	491	557	62,9	62,0
Toscana	462	493	700	838	66,0	58,8
Umbria	111	98	161	564	68,9	17,3
Marche	113	113	223	222	50,7	51,1
Lazio	340	431	561	1.135	60,6	38,0
Abruzzo	176	109	340	642	51,8	16,9
Molise	58	34	77	86	75,3	38,8
Campania	839	602	1.199	1.512	70,0	39,8
Puglia	710	459	960	908	74,0	50,5
Basilicata	128	93	179	224	71,5	41,5
Calabria	586	286	799	705	73,3	40,5
Sicilia	1.075	757	1.306	1.225	82,3	61,8
Sardegna	678	234	885	593	76,6	39,5
Non ripartibili **	42	1.306	70	1.564	60,0	83,5
ITALIA	7.960	7.659	11.535	17.274	69,0	44,3
<i>Nord Ovest</i>	1.593	1.515	2.490	4.063	64,0	37,3
<i>Nord Est</i>	1.049	1.130	1.585	2.993	66,2	37,8
<i>Centro</i>	1.026	1.135	1.645	2.758	62,4	41,2
<i>Sud</i>	2.497	1.582	3.554	4.078	70,3	38,8
<i>Isole</i>	1.753	991	2.191	1.818	80,0	54,5

Fonte: CRE.SME Europa Servizi.

* Sono compresi i bandi con importo non segnalato.

** Compresi, tra gli altri, due bandi di gara indetti nel 2013 da BBT SE - Galleria di base del Brennero Brenner Basistunnel - del valore di circa 600 milioni di euro per la realizzazione dei lotti di "prospezione Wolf 2 – Padastertal" e "principale Tulfes Pfons", entrambi ricadenti in territorio austriaco.

Allegati

TAVOLA DI RAFFRONTO PER INFRASTRUTTURA

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° programma	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
1			SISTEMA VALICHI	SISTEMA VALICHI	
	1	1	Trafo del Frejus	Trafo di sicurezza del Frejus	Trafo del Frejus
	2	2	Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	Frejus	Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - Frejus
	3	3	Sempione traforo ferroviario	Valico ferroviario del Sempione	Sempione traforo ferroviario
	4	4	Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	Brennero	Brennero traforo ferroviario ed interventi di accesso
				Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. Nuova voce DPEF 2006-2009)	
2			CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	
	1	5	Linea ferroviaria Aosta - Martigny (All. 2 delibera 121/2001 - Valle d'Aosta)	Linea ferroviaria Aosta - Martigny (Nota integrativa DPEF 2005-2008)	
	2	6	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	Asse ferroviario corridoio 5 Lion-Kiev
	3	7	Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna ferroviario	Tratta Venezia-Udine-Vienna	Venezia-Udine-Vienna ferroviario
	4	8	Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa
	5	9	Gronda Ferroviaria Merci	Gronda Ferroviaria	Gronda Ferroviaria

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Nord Torino	Merci Nord Torino	Merci Nord Torino
	6	10	Accessibilità ferroviaria Valtellina	Accessibilità Valtellina	Accessibilità ferroviaria Valtellina
	7	11	Traforo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves	Tunnel Monte Bianco	Tunnel Monte Bianco
	8	12	Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari	Complemento stradale Corridoio 5	Complemento stradale corridoio 5 e Valichi e Superstrada "Via del Mare"
	9	13	Accessibilità stradale Valtellina	Accessibilità Valtellina	Accessibilità stradale Valtellina
	10	14	Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa
	11	15	Autostrada Asti-Cuneo	Autostrada Asti-Cuneo	Autostrada Asti-Cuneo
	12	16	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)
	13	17	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	Asse pedemontano Piemontese-Lombardo-Veneto
	14	18	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	Asse autostradale medio padano
	15	19	Riqualfica viabilità ex SS n° 415 Paullese	Riqualfica viabilità ex SS n. 415 Paullese	Riqualfica SS n° 415 Paullese
	16	20	Riqualficazione viabilità ex SS n° 236 Goitese: Variante di Goito (<i>All. 2 delibera 121/2001 - Lombardia</i>)		
	17	21	Riqualficazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale (<i>All. 2 delibera 121/2001 - Lombardia</i>)		
	18	22	Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510 (<i>All. 2 delibera 121/2001 - Lombardia</i>)		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	19	23	Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea (<i>1° Atto aggiuntivo Governo Regione Piemonte - Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie - Pagina 24</i>)		
	20	24	(P) A8 (Milano Nord A9)- Quinta corsia		(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia
	21	25	(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico e collegamento a ovest con la A22 del Brennero		(P) Autostrada reg. Medio Padana Veneta
	22	26	Collegamento fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	23	27	(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona		(P) Asse autostradale A21-Bretella di Castelvetro P.
	24	28	Linea ferroviaria Trieste-Capodistria <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
3			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	
	1	29	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia
	2	30	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia e A12 Carrara – Santo Stefano Magra: opere connesse

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
4			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	
	1	31	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara
	2	32	Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	Potenziamento sistema Gottardo	Potenziamento sistema Gottardo ferroviario
	3	33	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo
	4	34	Adeguamento rete ferroviaria meridionale (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009- non confermati)		
	5	35	Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava	SS 28	SS 28
	6	36	Nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa - Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra (progetto unitario tratte autostradali Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa)	Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga Garessio Ceva/Millesimo (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Nuovo collegamento autostradale Albenga Garessio
	7	37	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia
	8	38	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo - Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	Adeguamento Cassia RM-VI	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo
	9	39	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta	Trasversale nord Orte-Civitavecchia	Trasversale nord Orte-Civitavecchia

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Viterbo-Civitavecchia		
	10	40	Adeguamento Salaria	Adeguamento Salaria	Adeguamento Salaria
	11	41	Adeguamento S.S. 156 dei Monti Lepini	Adeguamento S.S. 156	Adeguamento SS 156
	12	42	Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno	Dorsale Atina-Colli al Volturno	Dorsale stradale Atina-Colli al Volturno
	13	43	Pontina-A12-Appia	Pontina-A12-Appia e Cisterna-Valmontone	Pontina-A12-Appia e Bretella Cisterna
	14	44	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	A1 (Capua)-Domiziana ed adeguamento
	15	45	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria
	16	46	Autostrada Messina - Palermo: completamento	Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo-Messina
	17	47	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela
	18	48	Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela	Nord-sud Camastra - Gela	Asse stradale Nord/Sud S. Camastra
	19	49	Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	Agrigento-Caltanissetta - A19	Agrigento-Caltanissetta - A19 SS 640
	20	50	SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	21	51	Itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114	Ragusa – Catania	Ragusa – Catania
	22	52	Asse Gela-Agrigento-Trapani	Gela-Agrigento-Trapani	Gela-Agrigento-Trapani
	23	53	Asse Palermo-Agrigento: SS 121-SS 189	Palermo-Agrigento	Palermo-Agrigento : SS 189-SS 121

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	24	54	Velocizzazione linea ferroviaria Venafro – Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	25	55	Completamento strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	26	56	Adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda – Larino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	27	57	Nuova strada di collegamento veloce Sant'Elia - fondovalle Tappino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	28	58	S.S. 647 Fondo Valle Biferno – Larino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	29	59	Completamento Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturmo al confine del Lazio <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	30	60	Completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbano di Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	31	61	Collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle Biferno		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			<i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGO e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	32	62	Asse autostradale Napoli-Pompei-Salerno e Raccordo Salerno-Avellino		Napoli-Pompei-Salerno e Raccordo
	33	63	Collegamento SS 585 Fondo Valle del Noce - A3 SA-RC 2° lotto (ANAS - Legge obiettivo Stato approvativo degli interventi - Maggio 2007)		
5			CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	
	1	64	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce
	2	65	Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna (2° Atto aggiuntivo Governo Regione Emilia Romagna - Pagina 13)		
	3	66	Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	Teramo – Giulianova - S. Benedetto del Tronto	Teramo – Giulianova - S. Benedetto del Tronto
	4	67	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16	Foggia - Cerignola	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16
	5	68	Bari-Matera strada (SS 96-SS 99)	Bari-Matera	Bari-Matera (Strada)
	6	69	Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera	Gioia del Colle - Matera	Gioia del Colle – Matera (Strada)
	7	70	SS 172 dei Trulli	SS 172 dei Trulli	SS 172 dei Trulli
	8	71	Ammodernamento SS 7 - SS 106	Ammodernamento SS 7 - SS 106	Ammodernamento SS 106 casello Ta-SS10
	9	72	Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca)	Maglie - Santa Maria di Leuca	Strada Maglie - Santa Maria di Leuca
	10	73	Completamento funzionale SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce	Completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio	Completamento SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
				(All. 2 delibera 121/2001)	
	11	74	Ammodernamento SS 16 tronco Maglie – Otranto		(P) SS 16 Adriatica tronco Maglie – Otranto
	12	75	Ammodernamento SS 16 - Tratta marchigiana <i>(1° Atto aggiuntivo Governo Regione Marche - Pagina 6)</i>		
	13	76	SS 16 Adriatica: variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini Nord <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	14	77	SS 16 Adriatica: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tang. Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	15	78	Variante S.S. 16: circonvallazione di Vasto - San Salvo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	16	79	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	17	80	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Montesilvano a Silvi Marina Nord <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	18	81	Strada a scorrimento veloce Lanciano-Val di Sangro e		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			collegamento al casello autostradale A14 <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
6			CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	
	1	82	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero
	2	83	Asse ferroviario Milano-Firenze	Asse ferroviario Milano-Firenze	(P) Asse ferroviario Milano-Firenze
	3	84	Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia (DPEF 2005-2008 Nuovo intervento)	Linee ferroviarie Modena-Sassuolo-Reggio Emilia
	4	85	Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze	Asse autostradale Variante di Valico	Asse autostradale Variante di Valico
	5	86	Nodo stradale e autostradale di Bologna	Nodo stradale e autostradale di Bologna	Nodo stradale e autostradale di Bologna
	6	87	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	Collegamento Campogalliano-Sassuolo	Collegamento stradale Campogalliano-Sassuolo
	7	88	Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna	Ampliamento A1 tratta A22 Borgo Panigale	Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale
	8	89	Nuova tratta Modena-Lucca	Modena-Lucca	Nuova tratta Modena-Lucca (A1-A22)
	9	90	Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi		Superstrada regionale Ferrara Mare – adeguamento
	10	91	Connessione Nord rete ferroviaria F.C.U. con la rete nazionale RFI <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato Scheda Regioni IGQ e gli</i>		

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			<i>aggiornamenti) non confermati)</i>		
	11	92	Strada Statale 9 Emilia (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	12	93	Completamento SS 219 Pian d'Assino (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	13	94	Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci		Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci di Prato
7			PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	
	1	95	Sistema MO.S.E.		Progetto salvaguardia laguna di Venezia
	2	96	Realizzazione interventi di cui all'art. 6, lett. a-b-c- della legge 798/1984 e ricompresi in piani-programmi approvati dal Comitato previsto dall'art. 4 della stessa legge. I Comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia, Cavallino Treponti (Delibera 72/2003)		Progetto salvaguardia laguna di Venezia
8			PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	
	1	97	Ponte sullo Stretto di Messina		Ponte Stretto di Messina-Collegamento stabile
	2	98	Opere complementari Ponte sullo Stretto (tabella 1 8° Allegato infrastrutture alla DFP 2011-2013)		
9			CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	1	99	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara
	2	100	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	Passo Corese-Rieti	Linea ferroviaria Passo Corese-Rieti
	3	101	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Reggio Calabria	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Reggio Calabria
	4	102	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno (All. 2 delibera n. 121/2001)	Nodo Bologna Casalecchio di Reno
	5	103	Valichi stradali appenninici - Emilia Romagna	Valichi appenninici (E.R.)	Valichi stradali appenninici - Emilia Romagna
	6	104	Valichi stradali appenninici - Toscana	Valichi appenninici (Toscana)	Valichi stradali appenninici - Toscana
	7	105	Asse viario Fano-Grosseto	Asse viario Fano-Grosseto	Asse viario Fano-Grosseto (E78) e bretella di collegamento SS 687
	8	106	Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna	Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna	Asse viario Marche Umbria
	9	107	Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità	Nodo di Perugia	Nodo stradale di Perugia
	10	108	Strada delle Tre Valli	Strada Tre Valli	Strada Tre Valli
	11	109	Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti	Terni-Rieti	Terni-Rieti (Strada)
	12	110	Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli	Rieti-L'Aquila-Navelli	Rieti-L'Aquila-Navelli (Strada)
	13	111	SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L'Aquila)		Rieti-L'Aquila-Navelli (Strada)
	14	112	Pedemontana Abruzzo-Marche	Pedemontana Abruzzo-Marche	Pedemontana Abruzzo-Marche (Strada)
	15	113	Galleria sicurezza Gran Sasso (All. 1 delibera 121/2001)	Galleria sicurezza Gran Sasso	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	16	114	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli S. Vittore	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. (S. Vittore – Termoli)	Collegamento Meridionale A1-A14.
	17	115	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e v.
	18	116	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria - Contursi - Grottaminarda - Termoli - Candela	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico
	19	117	Collegamento Salerno-Potenza-Bari - Tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99	Salerno-Potenza-Bari	Salerno-Potenza-Bari (Strada)
	20	118	Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria	Murgia-Pollino	Murgia-Pollino
	21	119	Corridoio Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	Corridoio Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria
	22	120	Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancellò - Frasso Telesino - Apice – Orsara		Linea AC Napoli Bari
	23	121	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica		Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica
	24	122	Linea ferroviaria Pescara-Roma – Potenziamento (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	25	123	Linea ferroviaria Pescara-Roma – Velocizzazione (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)		
	26	124	Nuova tratta ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			<i>Regioni IGQ e gli aggiornamenti non confermati)</i>		
	27	125	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	Trasversale nord Orte-Civitavecchia, Nuova Romea, Riqualificazione E45	Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55
	28	126	Raccordo autostradale Siena - Firenze (Adeguamento e messa in sicurezza)		Raccordo autostradale Siena - Firenze
	29	127	S.S. n° 652 "DI Fondo Valle Sangro" <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	30	128	S.S. 17 Appennino Abruzzese e Appulo – Sannitico <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	31	129	S.S. 261 Subequana L' Aquila - Molino Aterno <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	32	130	S.S. 690 Avezzano – Sora <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>		
	33	131	SS 182 - Trasversale delle Serre completamento		SS 182 - Trasversale delle Serre completamento
	34	132	Ammodernamento stradale Abetone		Ammodernamento stradale Abetone
10			SISTEMI URBANI	SISTEMI URBANI	
	1	133	Programma Grandi Stazioni	Il programma, originariamente inserito come opera unitaria, è stato riarticolato per singole stazioni	Il programma, originariamente inserito come opera unitaria, è stato riarticolato in due parti: Grandi stazioni riqualificazione, edifici

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
					stazione; Grandi stazioni Infrastrutture, opere complementari
	2	134	Rete metropolitana dell'area milanese	Metropolitana milanese	Metropolitana milanese
	3	135	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano
	4	136	Accessibilità stradale Fiera Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Però" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale	Accessibilità Fiera di Milano	Accessibilità Fiera di Milano
	5	137	Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria		Interconnessione Nodo di Rebaudengo e Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase
	6	138	Torino metropolitana (Linea 1 tratte 3, 4 e 6)		Torino metropolitana
	7	139	Monza metropolitana	Monza metropolitana	Monza metropolitana
	8	140	Brescia Metropolitana	Brescia metropolitana	Brescia metropolitana
	9	141	Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	Veneto sistema metropolitano	Veneto sistema metropolitano
	10	142	Aeroporto di Vicenza (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)		

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	11	143	Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	12	144	Metropolitana lagunare di Venezia	Metropolitana lagunare di Venezia (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Metropolitana lagunare di Venezia
	13	145	Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	14	146	Nodo di Trieste - Penetrazione grande viabilità nord: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla grande viabilità triestina	Trieste penetrazione grande viabilità nord	Penetrazione Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio
	15	147	Bologna – Metropolitana <i>(All. 1 delibera 121/2001)</i>	Bologna metropolitana	Fa parte dell'opera, tra gli altri, l'intervento "Linea 1 Fiera Michelino-Stazione FS-Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale" il cui procedimento risulta interrotto (vedi scheda 101)
	16	148	Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna)	Modena metropolitana	Modena metropolitana
	17	149	Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)	Costa romagnola metropolitana	Costa romagnola metropolitana

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	18	150	Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana di Genova	Genova metropolitana	Genova metropolitana
	19	151	Nodo stradale e autostradale di Genova	Nodo stradale e autostradale di Genova	Nodo stradale e autostradale di Genova
	20	152	Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3)	Firenze: sistema tramviario	Firenze - Sistema tramviario
	21	153	Roma: nodo ferroviario (nodo urbano di Roma)	Nodo urbano di Roma (solo procedure)	Nodo urbano di Roma
	22	154	Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	Viabilità complementare dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Viabilità complementare dell'autostrada Roma Fiumicino
	23	155	Roma: linea C metropolitana, GRA	Roma: (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/, GRA	Roma: Metro C/B1 e Grande Raccordo
	24	156	Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale	Area Castelli	Trasporto di massa area castelli
	25	157	Completamento rete metropolitana regionale campana (comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta) Napoli metropolitana - Sistema di metropolitana regionale (SMR): sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	Napoli metropolitana	Sistema metropolitano regionale campano
	26	158	Tangenziale di Napoli collegamento costiero (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture -Delibera CIPE 51/2009 -non confermati</i>)		
	27	159	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli	Napoli risanamento del sottosuolo	Napoli risanamento sottosuolo
	28	160	Bari tangenziale - SS 16 - Variante alla SS 16 dall'intersezione con la tangenziale di Bari (prog.va Km 805 circa) a Mola di Bari (prog.va Km 822 circa)	Bari tangenziale	Bari - Tangenziale

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	29	161	Bari nodo ferroviario e metropolitana	Bari nodo ferroviario e metropolitana	Bari nodo ferroviario e metropolitana
	30	162	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana	Linea metropolitana di Messina	Villa San Giovanni – Messina-Sist. nod.
	31	163	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del ponte incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 Nuovi interventi)	Villa San Giovanni – Messina-Sist. nod
	32	164	Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	Nodo di Catania	Nodo di Catania
	33	165	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania <i>(ex Nodo integrato di Palermo All. 2 delibera 121/2001 – Sicilia)</i>		Nodo ferroviario di Palermo
	34	166	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	35	167	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	36	168	Nodo di Ivrea <i>(All. 2 delibera 121/2001 – Piemonte)</i>		
	37	169	Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze) <i>(All. 2 delibera 121/2001 – Toscana)</i>		
	38	170	(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso		(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Marche (ex Altri interventi tra cui corso Marche)		
	39	171	(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		(P) Bologna - SFM Metropolitano
	40	172	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - III fase tratte Conegliano-Belluno Monselice-Rovigo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	41	173	Nodi urbani Abruzzo - Interventi per l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	42	174	Risanamento idrogeologico Abruzzo - Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	43	175	Metropolitana leggera di Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>		
	44	176	Accesso Fiera di Milano - Opere complementari		Accessibilità Fiera di Milano
	45	177	Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio		Seimila campanili
11			PIASTRA LOGISTICA EURO	PIASTRA LOGISTICA	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	
	1	178	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari		Adeguamento SS 131 Cagliari-Sassari
	2	179	(P) SS291 "della Nurra" - Bivio Olmedo - Alghero - Aeroporto di Fertilia		SS 291 "della Nurra"
	3	180	Completamento, adeguamento tratta Nuoro-Olbia-S. Teresa di Gallura (Adeguamento SS 131 DCN, SS 125 e 131 bis)		SS 125 - 131 bis Nuoro-Olbia-S. Teresa
	4	181	Allacciamento al Porto di Olbia - Ripristino tessuto urbano e riqualificazione aree lungomare interessate dalla costruzione dell'asse di scorrimento in galleria per il collegamento del porto di Olbia (<i>All. E monitoraggio Corte dei Conti 29 Ottobre 2004</i>)		Allacciamento al Porto di Olbia
	5	182	SS 131-SS 125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"		Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia
	6	183	SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento		Sassari - Olbia: potenziamento
	7	184	Viabilità sotterranea nell'area metropolitana di Cagliari - Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Riva di Ponente a viale Colombo, nell'ambito portuale della via Roma		Percorso sotterraneo area metropolitana
	8	185	Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195 (<i>DPEF 2009-2011</i>)		
	9	186	Metropolitana per l'area vasta di Cagliari (Sistema metropolitano area vasta di Cagliari filoviaria del Poetto) (<i>DPEF 2009-2011</i>)		
	10	187	Potenziamento delle		Interconnessioni

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195		Cagliari con le SS 130, 131 e viabilità Asse mediano scorrimento
	11	188	Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari-Elmas		Fermata collegamento ferroviario capoluogo-aeroporto Cagliari-Elmas
	12	189	Velocizzazione/Potenziamento S.Gavino-Sassari Olbia (DPEF 2007-2011- <i>Allegato opere ferroviarie</i>)		Intervento velocizzazione sulla dorsale Cagliari-Oristano
	13	190	Adeguamento impianti portuali di Olbia		Porto di Olbia adeguamento impianti
	14	191	Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci		Porto di Golfo Aranci
	15	192	Adeguamento di impianti portuali di Porto Torres		Porto di Porto Torres
	16	193	Adeguamento di impianti portuali di Cagliari (IGQ 11 Ottobre 2002)		
12			HUB PORTUALI	HUB PORTUALI	
	1	194	Hub portuale Ancona - Allacci plurimodali		Hub portuali - Ancona
	2	195	Hub portuale di Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto		Hub portuali - Civitavecchia
	3	196	Hub portuale di Taranto		Hub portuali - Taranto
	4	197	Hub portuale - Allacciamenti plurimodali Genova, Savona, La Spezia		Allacciamenti plurimodali Genova, Savona, La Spezia
	5	198	Hub portuale di Trieste - Allacci plurimodali e piattaforma logistica		Hub portuali - Trieste
	6	199	Hub Portuale di Ravenna		Hub Portuali - Ravenna
	7	200	Hub portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali		Hub portuali – Porto di Napoli e di Salerno
	8	201	Piastra portuale di Catania (All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	9	202	Allacci plurimodali porto di Venezia (All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)		
	10	203	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco (All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)		
	11	204	Completamento porto di Ortona (Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)		
	12	205	Hub Portuale - Pescara: deviazione del porto canale e suo prolungamento oltre l'attuale diga foranea		Hub Portuale - Pescara: deviazione del porto canale
	13	206	(P) Hub Portuale di Venezia - Porto di altura ed allacci		Hub Portuale di Venezia
	14	207	Hub portuale di Civitavecchia - Porto di Gaeta		Hub portuale di Civitavecchia - Porto di Gaeta
	15	208	Porto di Marina di Carrara - Interfaccia Porto-Città sistemazioni d'accesso		Porto di Marina di Carrara
13			HUB INTERPORTUALI	HUB INTERPORTUAL I	
	1	209	Hub interportuale Poggio Mirteto - Centro intermodale del Tevere (Spostamento scalo merci Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto)		
	2	210	Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali		Hub interportuali - Gioia Tauro
	3	211	Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni		Hub interportuali - Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni
	4	212	Hub interportuali area romana		Hub interportuali - Area romana
	5	213	Hub interportuale di Segrate - Opere complementari del		Hub interportuale - Segrate

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			centro intermodale – 1° lotto, 2° stralcio		
	6	214	Hub interportuale di Jesi - Infrastrutture di allaccio - II° E III° lotto		Hub interportuale -Jesi
	7	215	Hub interportuale di Novara		Hub interportuale - Novara
	8	216	Hub interportuale area brindisina		Hub interportuali - Area brindisina
	9	217	Hub interportuale di Catania		Hub interportuali - Catania
	10	218	Interporto di Termini Imerese		Hub interportuali - Termini Imerese
	11	219	Hub Interportuali - Augusta		Hub interportuali - Augusta
	12	220	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce		Hub interportuali - Livorno Guasticce
	13	221	Piastra logistica umbra		Hub interportuali - Piastra logistica umbra
	14	222	(P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto		Hub interportuali - Sistema idroviario - Padano-Veneto
	15	223	Hub Interportuale Porto di Cremona (ex Nuova conca di accesso al porto di Cremona)		Hub interportuali - Porto di Cremona
	16	224	Interporto di Trento (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	17	225	Piattaforma Logistica Adriatica Sud (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati</i>)		
	18	226	Hub Interportuale Palermo, Messina, Trapani - Piastra portuale		Hub interportuali - Palermo, Messina, Trapani
	19	227	Hub interportuali Livorno-Guasticce - Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario		Hub interportuali Livorno-Guasticce - Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario
14			GRANDI HUB AEROPORTUALI - ALLACCIAMENTI	ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			FERROVIARI E STRADALI	GRANDI HUB AEROPORTUALI	
	1	228	Hub aeroportuale sistema Veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona)		Collegamenti ferroviari aeroporti di Venezia e Verona
	2	229	Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma		Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata
	3	230	Completamento impianto aeroportuale di Catania (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	4	231	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	5	232	Adeguamento degli allacci ed il potenziamento dell'aeroporto dell'Abruzzo (<i>Atto aggiuntivo all'IGQ del 20 Dicembre 2002</i>)		
	6	233	Sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)		
	7	234	Adeguamento e messa a norma dell'aeroporto d'Abruzzo		Adeguamento e messa a norma dell'aeroporto d'Abruzzo
	8	235	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino		Ammodernamento dell'aeroporto di Palermo
	9	236	Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio		Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio
	10	237	Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania		Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania
15			SCHEMI IDRICI	SCHEMI IDRICI Interventi per	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
				l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare	
	1	238	MOL - Acquedotto Molisano Centrale		Schemi idrici Molise - Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.
	2	239	MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invasate dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	3	240	MOL - Acquedotto Molisano Destro		Schemi idrici Molise - Ristrutturazione dell'acquedotto Molisano Destro
	4	241	MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento		Schemi idrici Molise - Irrigazione del Basso Molise acque Biferno e Fortore
	5	242	MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	6	243	ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara		Schemi idrici Abruzzo - Completamento sistema acquedottistico Val Pescara
	7	244	ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo		Schemi idrici Abruzzo - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo - Lotto 1 e completamento
	8	245	ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	9	246	ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento		Schemi idrici Abruzzo - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento 2° stralcio
	10	247	ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			<i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	11	248	ABR - Disinquinamento del Fiume Aterno-Pescara <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		Schemi idrici Abruzzo - Disinquinamento Aterno-Pescara e Casse di espansione per la sicurezza dell'Aquila
	12	249	ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	13	250	ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino		Schemi idrici Abruzzo - Vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino
	14	251	CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	15	252	CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	16	253	CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	17	254	CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno		
	18	255	CAM - Completamento acquedotto Salernitano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	19	256	CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli		Schemi idrici Campania - Sistema di adduzione principale città di Napoli
	20	257	CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		Schemi idrici Puglia - Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis - messa in sicurezza e completamento Schemi idrici Campania -

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
					Ristrutturazione rete irrigua impianti comuni Albanella ecc.
	21	258	BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G		Schemi idrici Basilicata - Completamento Schema Basento-Bradano settori G
	22	259	BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (progetto BAS 3)		Schemi idrici Basilicata - Ristrutturazione adduttore S. Giuliano – Ginosa L 2
	23	260	BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto		Schemi idrici Basilicata - Schema Basento - Bradano tronco di Acerenza - 3° lotto
	24	261	BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino (All. 3 delibera 121/2001)		
	25	262	BAS - Riutilizzo delle acque basse jonico – lucane (All. 3 delibera 121/2001)		
	26	263	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo		Schemi idrici Basilicata - Ristrutturazione e telecontrollo adduttore del Sinni
	27	264	BAS - Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T		Schemi idrici Basilicata - Completamento schema Basento-Bradano settori A e T
	28	265	BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita		Schemi idrici Basilicata – Prog. conturizzazione utenze civili, industriali ed agricole
	29	266	BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre		Schemi idrici Basilicata - Acquedotto Basento Camastra, condotte maestre - 1° e 2° lotto
	30	267	BAS - Opere per l'integrazione delle condotte maestre, delle diramazioni, dei serbatoi e del completamento delle reti di distribuzione di alcuni abitati della Valle dell'Agri		Schemi idrici Basilicata - Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre 1° e 2° lotto
	31	268	BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di		Schemi idrici Basilicata - Acquedotto Frida, Sinni, Pertusillo: Montalbano Jonico

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Montalbano Jonico		1° e 2° lotto
	32	269	BAS - Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni		Schemi idrici Basilicata - Adeguamento opere di captazione Valli Noce e Sinni
	33	270	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto		Schemi idrici Puglia - Acquedotto del Sinni I, II e III Lotto
	34	271	PUG - Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto		Schemi idrici Puglia - Impianto di potabilizzazione acque Conza della Campania
	35	272	PUG - Potenziamiento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni - Raddoppio (All. 3 delibera 121/2001)		Schemi idrici Puglia - Acquedotto del Sinni - Raddoppio
	36	273	PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano (All. 3 delibera 121/2001)		
	37	274	PUG - Adduzione dall'invaso di Ponte Liscione fino a Occhito: vettoriamento idrico del Bacino del Biferno a valle della diga di Ponte Liscione, al bacino del Fortore nell'invaso di Occhito (All. 3 delibera 121/2001)		
	38	275	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello		Schemi idrici Puglia - Completamento impianti dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello
	39	276	PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino) (All. 3 delibera 121/2001)		
	40	277	PUG - Accumulo di risorsa		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			idrica per 16 Mmc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	41	278	CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	42	279	CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	43	280	CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta		Schemi idrici Calabria - Torrente Menta lotti 1A, 1B, 2A, 2B e 3.
	44	281	CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	45	282	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio		Schemi idrici Sicilia - Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento
	46	283	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona		Schemi idrici Sicilia - Acquedotto Gela-Licata-Aragona
	47	284	SIC - Acquedotto Montescuro Ovest		Schemi idrici Sicilia Acquedotto Montescuro Ovest
	48	285	SIC - Potabilizzazione invaso Garcia <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	49	286	SIC - Completamento invaso Blufi <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	50	287	SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	51	288	SIC - Potenziamento acquedotti siciliani Centro-Orientale <i>(Nota integrativa DPEF 2005-2008)</i>		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	52	289	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia – Coghinas (All. 3 delibera 121/2001)		
	53	290	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia (All. 3 delibera 121/2001)		
	54	291	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso, Flumendosa-Campidano e Sulcis-Iglesiente - 1°, 2°, 3° e 4° lotto		Schemi idrici Sardegna - Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano 1°, 2°, 3° e 4° lotto
	55	292	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Monte Lerno – Tirso (All. 3 delibera 121/2001)		
	56	293	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Coghinas - Monte Lerno (All. 3 delibera 121/2001)		
	57	294	SAR - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento (lotto 1)		Schemi idrici Sardegna - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu L. 1
	58	295	SAR - Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2		Schemi idrici Sardegna - Condotta pedemontana di adduzione irrigua Lotto 2
	59	296	SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Perdosu <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>		
	60	297	SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Schema n. 39 PRGA – 2° e 3° lotto		Schemi idrici Sardegna - Schema n. 39 PRGA - Opere di approvvigionamento L. 2° e 3°
	61	298	SAR - Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla		Schemi idrici Sardegna - Opere di Collegamento Flumineddu-Tirso
	62	299	MOL - Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	63	300	ABR - Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi <i>Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	64	301	SAR - Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius		SAR - Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius (10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 – Delibera CIPE 136/2012
16			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	
	1	302	Variante sul metanodotto di importazione dall'Algeria - Variante tr. 9 S. Vincenzo C. – Tarsia		

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			(All. 4 delibera 121/2001)		
	2	303	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Tarvisio - Malborghetto, Malborghetto - Bordano, Bordano - Flaibano (All. 4 delibera 121/2001)		
	3	304	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Istrana - Camisano (All. 4 delibera 121/2001)		
	4	305	Metanodotto importazione Libia-tratto offshore entro 12 miglia, e tratto Gela-Enna (All. 4 delibera 121/2001)		
	5	306	Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli - Parma (All. 4 delibera 121/2001)		
	6	307	Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere - Minerbio (All. 4 delibera 121/2001)		
	7	308	Completamento rete interregionale - Metanodotto Bernalda - Palagianò (All. 4 delibera 121/2001)		
	8	309	Collegamento di un giacimento alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Gagliano - Sparacollo (All. 4 delibera 121/2001)		
	9	310	Collegamento di uno stoccaggio alla Rete Nazionale Gasdotti - Allacciamento del giacimento di Collalto (All. 4 delibera 121/2001)		
	10	311	Varianti necessarie per la		

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° programmi infrastrutturali	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			realizzazione della ferrovia alta velocità - Bologna-Milano (All. 4 delibera 121/2001)		
	11	312	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Milano-Torino (All. 4 delibera 121/2001)		
	12	313	Terminali di rigassificazione - Offshore Adriatico (All. 4 delibera 121/2001)		
	13	314	Terminali di rigassificazione - Taranto (All. 4 delibera 121/2001)		
	14	315	Nuovo Terminale di importazione di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Brindisi (All. 4 delibera 121/2001)		
	15	316	Terminali di rigassificazione - Vado Ligure (All. 4 delibera 121/2001)		
	16	317	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Collalto (All. 4 delibera 121/2001)		
	17	318	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Alfonsine (All. 4 delibera 121/2001)		
	18	319	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sotterraneo - Bordolano (All. 4 delibera 121/2001)		
	19	320	Giacimenti di idrocarburi - Insediamento produttivo di Tempa Rossa		Giacimento idrocarburi Tempa Rossa
	20	321	Giacimenti di idrocarburi - Miglianico (All. 4 delibera 121/2001)		
	21	322	Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico (All. 4 delibera 121/2001)		
	22	323	Programma pilota di impianti di termovalorizzazione (All. 4 delibera 121/2001)		

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
17			PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE <i>(voce originariamente compresa nella macro opera degli interventi nel comparto energetico)</i>	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	
	1	324	Linea a 380 kV "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera		Rete Elettrica - S.Fiorano/Robbia
	2	325	Elettrodotto a 380 kV in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho		Rete Elettrica - Linea Turbigo – B.
	3	326	Elettrodotto a 380 kV Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rapolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)		Elettrodotto 380 kV Matera-Santa Sofia
	4	327	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)		Collegamento SAPEI 500KVcc Fiume Santo Latina
	5	328	Stazione elettrica 380/220/150 kV di Striano - Nuova stazione 380/220/150 kV nell'area pedemontana a est del Vesuvio <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	6	329	Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse		Elettrodotto 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina
	7	330	Tratto italiano della linea 380 kV Cordignano -Lienz (Austria) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	8	331	Linea 380 kV Venezia Nord-Cordignano (TV) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	9	332	Linea 380 kV La Spezia-Acciaolo (LI) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	10	333	Raccordi tra le linee 380 kV Poggio a Caiano (PO)-		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Roma Nord e Montalto di Castro (VI)- Suvereto (LI), in prossimità di Grosseto <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	11	334	Linea 380 kV Rizziconi (RC) -Laino (CS) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	12	335	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Montecchio (VI) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	13	336	Stazione di trasformazione 380/130 kV in provincia di Treviso (Vedelago) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	14	337	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Carpi (MO) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	15	338	Stazione di trasformazione 380/220 kV di Santa Barbara (AR) (4) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	16	339	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Casellina (F1) (4) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	17	340	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Abbadia (MC) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	18	341	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Villavalle (TN) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	19	342	Stazione di trasformazione 380/220/150 kV di Striano (NA) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	20	343	Stazione di trasformazione 380/150 kV di Feroletto (CZ) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	21	344	Stazione di trasformazione 220/130 kV di Pietrafitta (PG) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	22	345	Raccordi alla stazione di		

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			trasformazione 380/220/150 Kv di Laino (CS) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	23	346	Raccordi 150 kV alla stazione di trasformazione 380/150 kV di Paternò(5) (CT) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	24	347	Raccordi 220 kV alla stazione di trasformazione 220/150 kV di Villasor (CA) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>		
	25	348	Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kV Sorgente Rizziconi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>		
	26	349	Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kV Foggia Benevento <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>		
	27	350	Collegamento tra Padova e Venezia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Dolo Camin Fusina <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>		
	28	351	Nuovo elettrodotto a 380 kV Lodi-Pavia "Chignolo Po-Maleo" <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>		
	29	352	Collegamento tra Udine e Gorizia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>		
	30	353	Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Lachiarella (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)		
	31	354	Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso		Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso
18			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	
	1	355	Interventi nel comparto delle telecomunicazioni	Interventi nel Comparto delle Telecomunicazioni	Piano interventi nelle telecomunicazioni
19			OPERE STRATEGICHE FINALIZZATE AD ASSICURARE L'EFFICIENZA DI COMPLESSI IMMOBILIARI SEDI DI ISTITUZIONI E DI OPERE LA CUI RILEVANZA CULTURALE TRASCENDE I CONFINI NAZIONALI (Art. 4, comma 151, Legge 350/2003, Finanziaria 2004)	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	SEDI ISTITUZIONALI
	1	356	Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro		Sedi Istituzionali
	2	357	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto		Sedi Istituzionali
	3	358	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto		Sedi Istituzionali
	4	359	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni		Sedi Istituzionali
	5	360	Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo		Sedi Istituzionali
	6	361	Ministero dell'Interno –		Sedi Istituzionali

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			Caserma Ferdinando di Savoia		
	7	362	P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone		Sedi Istituzionali
	8	363	Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi		Sedi Istituzionali
	9	364	Ministero Politiche Agricole		Sedi Istituzionali
	10	365	Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari		Sedi Istituzionali
	11	366	Camera dei Deputati – Complesso del Seminario		Sedi Istituzionali
	12	367	Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema		Sedi Istituzionali
	13	368	Palazzo Venezia		Sedi Istituzionali
	14	369	Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo		Sedi Istituzionali
	15	370	Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo		Sedi Istituzionali
	16	371	Museo Storico delle Comunicazioni		Sedi Istituzionali
	17	372	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto		Sedi Istituzionali
	18	373	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto		Sedi Istituzionali
	19	374	Senato della Repubblica – Complesso della Minerva		Sedi Istituzionali
	20	375	Camera dei Deputati – Vicolo Valdina		Sedi Istituzionali
	21	376	Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio		Sedi Istituzionali
	22	377	Ministero Beni Culturali – Collegio Romano		Sedi Istituzionali
	23	378	Complesso polifunzionale di Capannelle dei Vigili del Fuoco		Sedi Istituzionali
	24	379	Sala polifunzionale presso il Ministero degli affari esteri		Sedi Istituzionali
	25	380	Sala polivalente presso il Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche Lazio - Abruzzo - Sardegna		Sedi Istituzionali
20			PIANO	EDILIZIA	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
			STRAORDINARIO DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI (<i>Art. 3, comma 91, Legge 350/2003, Finanziaria 2004</i>)	SCOLASTICA	
	1	381	1° programma stralcio		
	2	382	2° programma stralcio		
21			PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA E MESSA IN SICUREZZA (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati</i>)		
	1	383	Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma		
	2	384	Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009		
	3	385	Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese		
	4	386	Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico		
	5	387	Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare		
22			PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA <i>Il programma è stato articolato per singoli interventi</i>		
	1	388	Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta		
	2	389	Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali		
	3	390	Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis		
	4	391	Nuovo istituto penitenziario di Oristano		

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	5	392	Nuovo istituto penitenziario di Forlì		
	6	393	Nuovo istituto penitenziario di Rovigo		
	7	394	Nuovo istituto penitenziario di Savona		
	8	395	Nuovo istituto penitenziario di Reggio Calabria in località Arghillà		
23			INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI ALLE CELEBRAZIONI PER IL 150° ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA (DPEF 2008-2012)		
	1	396	Roma - Centro delle scienze e delle tecnologie (DPEF 2008-2012)		
	2	397	Firenze - Parco della musica (DPEF 2008-2012)		
	3	398	Venezia - Palazzo del cinema		Palazzo del cinema e congressi Venezia (<i>voce facente parte della macro opera Sistemi Urbani</i>)
	4	399	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria (Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)		
24			PARCO DELLA SALUTE - OSPEDALE NUOVE MOLINETTE		
	1	400	Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette (Del. CIPE 3/2005 Integrazione 1° programma delle opere strategiche)		
25			PICCOLE E MEDIE OPERE		
	1	401	Basilicata-Puglia		Piccole e medie opere Basilicata-Puglia
	2	402	Campania-Molise		Piccole e medie opere Campania-Molise
	3	403	Calabria-Sicilia		Piccole e medie opere Calabria-Sicilia

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Infrastrutture censite dal Rapporto	Delibera Cipe n. 130 del 2006 Aggiornamento giugno 2008	Nota di aggiornamento del DEF 2013 Tabella 0 11° Allegato
	4	404	Sardegna		Piccole e medie opere Sardegna
26			DECRETO DEL FARE		
	1	405	Programma interventi RFI		Programma interventi RFI
	2	406	Programma piccoli interventi ANAS		Programma piccoli interventi ANAS
	3	407	SP 46 Rho-Monza - lotto 2, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno (FNM)		SP 46 Rho-Monza - lotto 2, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno (FNM)
	4	408	Collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta		Collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta

LEGENDA



MACRO OPERE



INTERVENTO PRESENTE NELL'11° ALLEGATO INFRASTRUTTURE



INTERVENTO NON PRESENTE NELL'11° ALLEGATO INFRASTRUTTURE



VARIAZIONI



PROCEDIMENTI INTERROTTI

COSTO PER INFRASTRUTTURA E VARIAZIONI RISPETTO AL RAPPORTO 2012

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
1			SISTEMA VALICHI	17.206,813	
	1	1	Trafo del Frejus	415,350	
	2	2	Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	4.563,501	
	3	3	Sempione traforo ferroviario	3.005,000	
	4	4	Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	9.222,962	
2			CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	77.104,641	
	1	5	Linea ferroviaria Aosta - Martigny <i>(All. 2 delibera 121/2001 - Valle d'Aosta)</i>	-	
	2	6	Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	28.723,100	
	3	7	Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna ferroviario	875,000	
	4	8	Accessibilità ferroviaria Malpensa	4.067,455	
	5	9	Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino	4.393,000	
	6	10	Accessibilità ferroviaria Valtellina	90,415	
	7	11	Trafo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves	516,460	
	8	12	Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari	13.258,340	
	9	13	Accessibilità stradale Valtellina	2.409,774	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	10	14	Accessibilità Malpensa	1.228,697	
	11	15	Autostrada Asti-Cuneo	1.636,690	
	12	16	Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tinecè	3.000,000	
	13	17	Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.	9.358,244	
	14	18	Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre	4.487,058	
	15	19	Riqualifica viabilità ex SS n° 415 Paullese	167,930	
	16	20	Riqualificazione viabilità ex SS n° 236 Goitese: Variante di Goito (<i>All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia</i>)	47,000	
	17	21	Riqualificazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale (<i>All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia</i>)	54,658	
	18	22	Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510 (<i>All. 2 delibera 121/2001 – Lombardia</i>)	371,800	
	19	23	Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea (<i>1° Atto aggiuntivo Governo Regione Piemonte - Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie - Pagina 24</i>)	0,000	
	20	24	(P) A8 (Milano Nord A9)-Quinta corsia	126,000	
	21	25	(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico e collegamento a ovest con la A22 del Brennero	1.901,490	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	22	26	Collegamento fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	175,000	
	23	27	(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	216,530	
	24	28	Linea ferroviaria Trieste-Capodistria <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	-	
3			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	7.455,923	
	1	29	Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	2.773,758	
	2	30	Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.682,165	
4			CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	92.266,916	
	1	31	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	9.111,100	
	2	32	Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	1.492,000	
	3	33	Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania	38.306,720	
	4	34	Adeguamento rete ferroviaria meridionale <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009- non confermati)</i>	-	
	5	35	Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava	1.191,537	
	6	36	Nuovo tratto autostradale Albenga-Predosa - Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra (progetto)	6.000,000	

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			unitario tratte autostradali (Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa)		
	7	37	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	2.004,180	
	8	38	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo - Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	649,917	
	9	39	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	861,610	
	10	40	Adeguamento Salaria	2.287,466	
	11	41	Adeguamento S.S. 156 dei Monti Lepini	291,282	
	12	42	Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno	271,380	
	13	43	Pontina-A12-Appia	4.936,635	
	14	44	A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.670,730	
	15	45	Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	10.454,960	
	16	46	Autostrada Messina - Palermo: completamento	1.018,100	
	17	47	Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	2.267,724	
	18	48	Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela	952,200	
	19	49	Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	1.489,550	
	20	50	SS Licodia Eubea-A/19 Palermo-Catania <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>	408,250	
	21	51	Itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la	815,375	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			SS 115 allo svincolo con la SS 114		
	22	52	Asse Gela-Agrigento-Trapani	1.961,413	
	23	53	Asse Palermo-Agrigento: SS 121-SS 189	1.718,411	
	24	54	Velocizzazione linea ferroviaria Venafro – Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	150,000	
	25	55	Completamento strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	25,000	
	26	56	Adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda – Larino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	75,000	
	27	57	Nuova strada di collegamento veloce Sant'Elia - fondovalle Tappino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	40,000	
	28	58	S.S. 647 Fondo Valle Biferno – Larino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	20,000	
	29	59	Completamento Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturmo al confine del Lazio <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	60,000	
	30	60	Completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbano di Campobasso <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato -Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	100,000	
	31	61	Collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle	150,000	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			Biferno <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	32	62	Asse autostradale Napoli-Pompei-Salerno e Raccordo Salerno-Avellino	1.278,376	
	33	63	Collegamento SS 585 Fondo Valle del Noce - A3 SA-RC 2° lotto <i>(ANAS - Legge obiettivo Stato approvativo degli interventi - Maggio 2007)</i>	208,000	
5			CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	5.770,687	
	1	64	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	2.299,238	
	2	65	Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna <i>(2° Atto aggiuntivo Governo Regione Emilia Romagna - Pagina 13)</i>	102,000	
	3	66	Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	364,075	
	4	67	Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16	118,230	
	5	68	Bari-Matera strada (SS 96-SS 99)	365,960	
	6	69	Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera	-	
	7	70	SS 172 dei Trulli	137,017	
	8	71	Ammodernamento SS 7 - SS 106	73,735	
	9	72	Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca)	287,746	
	10	73	Completamento funzionale SS 16 - SS 613 - Variante esterna di Lecce	29,920	
	11	74	Ammodernamento SS 16 tronco Maglie - Otranto	81,750	
	12	75	Ammodernamento SS 16 - Tratta marchigiana <i>(1° Atto aggiuntivo Governo Regione Marche - Pagina 6)</i>	205,816	
	13	76	SS 16 Adriatica: variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione,	621,000	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			Riccione - Rimini Nord <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>		
	14	77	SS 16 Adriatica: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tang. Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	474,200	
	15	78	Variante S.S. 16: circonvallazione di Vasto - San Salvo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	110,000	
	16	79	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	150,000	
	17	80	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Montesilvano a Silvi Marina Nord <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	250,000	
	18	81	Strada a scorrimento veloce Lanciano-Val di Sangro e collegamento al casello autostradale A14 <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	100,000	
6			CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	26.600,220	
	1	82	Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	1.166,090	
	2	83	Asse ferroviario Milano-Firenze	13.134,600	
	3	84	Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	227,500	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	4	85	Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze	3.823,600	
	5	86	Nodo stradale e autostradale di Bologna	1.664,330	
	6	87	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	598,000	
	7	88	Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna	178,000	
	8	89	Nuova tratta Modena-Lucca	4.000,000	
	9	90	Superstrada Ferrara Mare - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi	634,000	
	10	91	Connessione Nord rete ferroviaria F.C.U. con la rete nazionale RFI <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	132,830	
	11	92	Strada Statale 9 Emilia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	998,100	
	12	93	Completamento SS 219 Pian d'Assino <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	27,170	
	13	94	Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci	16,000	
7			PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	5.493,154	
	1	95	Sistema MO.S.E.	5.384,460	
	2	96	Realizzazione interventi di cui all'art. 6, lett. a-b-c- della legge 798/1984 e ricompresi in piani-programmi approvati dal Comitato previsto dall'art. 4 della stessa legge. I Comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia,	108,694	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			Cavallino Treporti (Delibera 72/2003)		
8			PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	-	
	1	97	Ponte sullo Stretto di Messina	-	Procedimento interrotto in base a quanto disposto dall'art. 34 <i>decies, comma 1, D.L. 179/2012</i> (vedi scheda 65).
	2	98	Opere complementari Ponte sullo Stretto (tabella 1 8° Allegato infrastrutture alla DFP 2011-2013)	-	
9			CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APENNINICA	72.644,688	
	1	99	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)	3.679,000	
	2	100	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	792,200	
	3	101	Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci	797,870	
	4	102	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	253,603	
	5	103	Valichi stradali appenninici - Emilia Romagna	580,132	
	6	104	Valichi stradali appenninici - Toscana	1.038,060	
	7	105	Asse viario Fano-Grosseto	6.347,054	Nuovo intervento su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Proposta per il completamento S.G.C. E78 Grosseto-Fano
	8	106	Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna	2.507,690	
	9	107	Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità	1.139,950	
	10	108	Strada delle Tre Valli	812,049	
	11	109	Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti	220,580	
	12	110	Completamento, adeguamento e	314,696	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastuttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli		
	13	111	SS 260 Picente (Amatrice-Montereale-L'Aquila)	103,690	
	14	112	Pedemontana Abruzzo-Marche	634,020	
	15	113	Galleria sicurezza Gran Sasso (All. 1 delibera 121/2001)	-	
	16	114	Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli S. Vittore	3.261,100	
	17	115	Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	2.007,111	
	18	116	Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	4.959,604	
	19	117	Collegamento Salerno-Potenza-Bari - Tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99	595,000	
	20	118	Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria	1.396,750	
	21	119	Corridoio Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	20.171,209	
	22	120	Nuovo asse ferroviario Napoli-Bari - Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancellò - Frasso Telesino - Apice - Orsara	6.055,000	
	23	121	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica	739,200	
	24	122	Linea ferroviaria Pescara-Roma - Potenziamento (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)	200,000	
	25	123	Linea ferroviaria Pescara-Roma - Velocizzazione (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)	1.551,000	
	26	124	Nuova tratta ferroviaria L' Aquila - Tagliacozzo (Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)	730,000	
	27	125	Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-	10.065,600	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrast ruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea		
	28	126	Raccordo autostradale Siena - Firenze (Adeguamento e messa in sicurezza)	700,000	
	29	127	S.S. n° 652 "DI Fondo Valle Sangro" <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	160,000	
	30	128	S.S. 17 Appennino Abruzzese e Appulo – Sannitico <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	-	
	31	129	S.S. 261 Subequana L' Aquila - Molino Aterno <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	70,000	
	32	130	S.S. 690 Avezzano – Sora <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato (Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti) non confermati)</i>	300,000	
	33	131	SS 182 - Trasversale delle Serre completamento	221,700	
	34	132	Ammodernamento stradale Abetone	240,820	
10			SISTEMI URBANI	40.770,889	
	1	133	Programma Grandi Stazioni	685,935	
	2	134	Rete metropolitana dell'area milanese	5.067,012	
	3	135	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	283,200	
	4	136	Accessibilità stradale Fiera Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Però" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-	267,750	

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale		
	5	137	Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria	1.262,750	
	6	138	Torino metropolitana (Linea 1 tratte 3, 4 e 6)	974,942	
	7	139	Monza metropolitana	1.293,982	
	8	140	Brescia Metropolitana	959,370	
	9	141	Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	314,650	
	10	142	Aeroporto di Vicenza <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>	16,500	
	11	143	Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>	12,000	
	12	144	Metropolitana lagunare di Venezia	377,000	
	13	145	Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>	100,000	
	14	146	Nodo di Trieste - Penetrazione grande viabilità nord: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla grande viabilità triestina	1.467,550	
	15	147	Bologna – Metropolitana <i>(All. 1 delibera 121/2001)</i>	161,145	Fa parte dell'opera, tra gli altri, l'intervento "Linea 1 Fiera Michelino-Stazione FS- Ospedale Maggiore-

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
					Capolinea Normandia Borgo Panigale” il cui procedimento risulta interrotto (vedi scheda 101)
	16	148	Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna)	91,900	
	17	149	Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)	237,400	
	18	150	Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana di Genova	325,808	
	19	151	Nodo stradale e autostradale di Genova	4.837,230	
	20	152	Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3)	1.025,100	
	21	153	Roma: nodo ferroviario (nodo urbano di Roma)	1.392,000	
	22	154	Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	144,750	
	23	155	Roma: linea C metropolitana, GRA	4.112,263	
	24	156	Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale	245,000	
	25	157	Completamento rete metropolitana regionale campana (comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta) Napoli metropolitana - Sistema di metropolitana regionale (SMR): sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	6.542,053	Nuovo intervento su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario)
	26	158	Tangenziale di Napoli collegamento costiero (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 -non confermati</i>)	153,980	
	27	159	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli	190,357	
	28	160	Bari tangenziale - SS 16 -	267,100	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			Variante alla SS 16 dall'intersezione con la tangenziale di Bari (prog.va Km 805 circa) a Mola di Bari (prog.va Km 822 circa)		
	29	161	Bari nodo ferroviario e metropolitana	1.632,003	
	30	162	Messina metropolitana - Interventi a sostegno della mobilità urbana	150,600	
	31	163	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina	0,000	
	32	164	Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	1.648,692	
	33	165	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania <i>(ex Nodo integrato di Palermo All. 2 delibera 121/2001 – Sicilia)</i>	1.190,800	
	34	166	Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>	437,200	
	35	167	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministri e dell'Aranciaia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)</i>	5,500	
	36	168	Nodo di Ivrea <i>(All. 2 delibera 121/2001 – Piemonte)</i>	111,587	
	37	169	Centro ferroviario sperimentale di Osmannoro (Firenze) <i>(All. 2 delibera 121/2001 – Toscana)</i>	105,000	
	38	170	(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche (ex Altri interventi tra cui corso Marche)	1.708,000	
	39	171	(P) Bologna - SFM metropolitano - Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento	362,780	

N° Macro opera	N° infrastrutture	N° progr infrastrutture	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano		
	40	172	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - III fase tratte Conegliano-Belluno Monselice-Rovigo (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)	120,000	
	41	173	Nodi urbani Abruzzo - Interventi per l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)	10,000	
	42	174	Risanamento idrogeologico Abruzzo - Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)	330,000	
	43	175	Metropolitana leggera di Campobasso (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)	50,000	
	44	176	Accesso Fiera di Milano - Opere complementari	-	
	45	177	Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio	100,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 del'11° Allegato: Seimila campanili - Interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio
11			PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	4.922,285	
	1	178	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari	1.615,091	
	2	179	(P) SS291 "della Nurra" - Bivio Olmedo - Alghero - Aeroporto di Fertilia	264,743	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	3	180	Completamento, adeguamento tratta Nuoro-Olbia-S. Teresa di Gallura (Adeguamento SS 131 DCN, SS 125 e 131 bis)	443,710	
	4	181	Allacciamento al Porto di Olbia - Ripristino tessuto urbano e riqualificazione aree lungomare interessate dalla costruzione dell'asse di scorrimento in galleria per il collegamento del porto di Olbia (<i>All. E monitoraggio Corte dei Conti 29 Ottobre 2004</i>)	9,380	
	5	182	SS 131-SS 125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"	-	
	6	183	SS 597/199 Sassari - Olbia: potenziamento	926,670	
	7	184	Viabilità sotterranea nell'area metropolitana di Cagliari - Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Riva di Ponente a viale Colombo, nell'ambito portuale della via Roma	140,000	
	8	185	Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195 (<i>DPEF 2009-2011</i>)	110,000	
	9	186	Metropolitana per l'area vasta di Cagliari (Sistema metropolitano area vasta di Cagliari filoviaria del Poetto) (<i>DPEF 2009-2011</i>)	293,141	
	10	187	Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195	75,990	
	11	188	Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari-Elmas	11,010	
	12	189	Velocizzazione/Potenziamento S.Gavino-Sassari Olbia (<i>DPEF 2007-2011- Allegato opere ferroviarie</i>)	609,000	
	13	190	Adeguamento impianti portuali di Olbia	135,143	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	14	191	Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci	31,617	
	15	192	Adeguamento di impianti portuali di Porto Torres	123,290	
	16	193	Adeguamento di impianti portuali di Cagliari (IGQ 11 Ottobre 2002)	133,500	
12			HUB PORTUALI	9.136,472	
	1	194	Hub portuale Ancona - Allacci plurimodali	739,563	
	2	195	Hub portuale di Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	482,072	
	3	196	Hub portuale di Taranto	219,580	
	4	197	Hub portuale - Allacciamenti plurimodali Genova, Savona, La Spezia	3.578,310	
	5	198	Hub portuale di Trieste - Allacci plurimodali e piattaforma logistica	596,930	
	6	199	Hub Portuale di Ravenna	421,739	
	7	200	Hub portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali	361,558	
	8	201	Piastra portuale di Catania (All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)	-	
	9	202	Allacci plurimodali porto di Venezia (All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)	40,000	
	10	203	Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco (All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza)	41,700	
	11	204	Completamento porto di Ortona (Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)	96,500	
	12	205	Hub Portuale - Pescara: deviazione del porto canale e suo prolungamento oltre l'attuale diga foranea	20,000	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	13	206	(P) Hub Portuale di Venezia - Porto di altura ed allacci	2.467,000	
	14	207	Hub portuale di Civitavecchia - Porto di Gaeta	33,090	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Hub portuale di Civitavecchia - Porto di Gaeta
	15	208	Porto di Marina di Carrara - Interfaccia Porto-Città sistemazioni d'accesso	38,430	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato Porto di Marina di Carrara - Interfaccia Porto-Città sistemazioni d'accesso
13			HUB INTERPORTUALI	2.294,750	
	1	209	Hub interportuale Poggio Mirteto - Centro intermodale del Tevere (Spostamento scalo merci Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto)	55,000	
	2	210	Hub interportuale di Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali	135,180	
	3	211	Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni	203,401	
	4	212	Hub interportuali area romana	522,183	
	5	213	Hub interportuale di Segrate - Opere complementari del centro intermodale – 1° lotto, 2° stralcio	123,500	
	6	214	Hub interportuale di Jesi - Infrastrutture di allaccio - II° E III° lotto	95,000	
	7	215	Hub interportuale di Novara	469,758	
	8	216	Hub interportuale area brindisina	88,975	
	9	217	Hub interportuale di Catania	102,800	
	10	218	Interporto di Termini Imerese	78,870	
	11	219	Hub Interportuali - Augusta	85,000	
	12	220	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce	26,080	
	13	221	Piastra logistica umbra	94,743	
	14	222	(P) Hub Interportuale Sistema idroviario - Padano-Veneto	-	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	15	223	Hub Interportuale Porto di Cremona (ex Nuova conca di accesso al porto di Cremona)	-	
	16	224	Interporto di Trento (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)	-	
	17	225	Piattaforma Logistica Adriatica Sud (<i>Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati</i>)	145,000	
	18	226	Hub Interportuale Palermo, Messina, Trapani - Piastr portuale	55,260	
	19	227	Hub interportuali Livorno-Guasticce - Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario	14,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Hub interportuale di Guasticce: scavalco ferroviario
14			GRANDI HUB AEROPORTUALI - ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI	1.522,376	
	1	228	Hub aeroportuale sistema Veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona)	314,320	
	2	229	Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma	-	
	3	230	Completamento impianto aeroportuale di Catania (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)	0,000	
	4	231	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)	1.085,000	
	5	232	Adeguamento degli allacci ed il potenziamento dell'aeroporto dell'Abruzzo (<i>Atto aggiuntivo all'IGQ del 20 Dicembre 2002</i>)	9,850	
	6	233	Sistema aeroportuale campano di Capodichino, Grazzanise, Salerno (<i>All. 2 delibera 121/2001 – regioni di competenza</i>)	-	
	7	234	Adeguamento e messa a norma dell'aeroporto d'Abruzzo	6,500	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	8	235	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino	91,706	
	9	236	Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	-	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato
	10	237	Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania	15,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania
15			SCHEMI IDRICI	5.938,004	
	1	238	MOL - Acquedotto Molisano Centrale	68,030	
	2	239	MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invasate dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro (All. 3 delibera 121/2001)	25,820	
	3	240	MOL - Acquedotto Molisano Destro	27,296	
	4	241	MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento	75,000	
	5	242	MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro (All. 3 delibera 121/2001)	-	
	6	243	ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara	5,170	
	7	244	ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	88,278	
	8	245	ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano (All. 3 delibera 121/2001)	0,000	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	9	246	ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento	29,343	
	10	247	ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti (All. 3 delibera 121/2001)	0,000	
	11	248	ABR - Disinquinamento del Fiume Aterno-Pescara (All. 3 delibera 121/2001)	86,510	
	12	249	ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano (All. 3 delibera 121/2001)	92,960	
	13	250	ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino	99,500	
	14	251	CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano (All. 3 delibera 121/2001)	188,530	
	15	252	CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano (All. 3 delibera 121/2001)	387,430	
	16	253	CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno (All. 3 delibera 121/2001)	45,050	
	17	254	CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno	61,750	
	18	255	CAM - Completamento acquedotto Salernitano (All. 3 delibera 121/2001)	210,000	
	19	256	CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli	74,380	
	20	257	CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele (All. 3 delibera 121/2001)	210,140	
	21	258	BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G	85,700	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	22	259	BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" - Ginosa (progetto BAS 3)	56,847	
	23	260	BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto	101,770	
	24	261	BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino (All. 3 delibera 121/2001)	213,000	
	25	262	BAS - Riutilizzo delle acque basse jonico - lucane (All. 3 delibera 121/2001)	48,000	
	26	263	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	18,400	
	27	264	BAS - Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T	65,000	
	28	265	BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita	45,400	
	29	266	BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre	37,690	
	30	267	BAS - Opere per l'integrazione delle condotte maestre, delle diramazioni, dei serbatoi e del completamento delle reti di distribuzione di alcuni abitati della Valle dell'Agri	21,300	
	31	268	BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico	28,740	
	32	269	BAS - Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni	21,560	
	33	270	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto	71,180	
	34	271	PUG - Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione	53,000	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto		
	35	272	PUG - Potenziamento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni - Raddoppio (All. 3 delibera 121/2001)	180,000	
	36	273	PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano (All. 3 delibera 121/2001)	0,000	
	37	274	PUG - Adduzione dall'invaso di Ponte Liscione fino a Occhito: vettoriamento idrico del Bacino del Biferno a valle della diga di Ponte Liscione, al bacino del Fortore nell'invaso di Occhito (All. 3 delibera 121/2001)	214,000	
	38	275	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	19,683	
	39	276	PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino) (All. 3 delibera 121/2001)	24,300	
	40	277	PUG - Accumulo di risorsa idrica per 16 Mmc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto (All. 3 delibera 121/2001)	103,000	
	41	278	CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro (All. 3 delibera 121/2001)	55,780	
	42	279	CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco (All. 3 delibera 121/2001)	82,633	
	43	280	CAL - Schema idrico sulla diga del torrente Menta	119,188	
	44	281	CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano (All. 3 delibera 121/2001)	87,800	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	45	282	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio	38,160	
	46	283	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	55,510	
	47	284	SIC - Acquedotto Montescuro Ovest	73,750	
	48	285	SIC - Potabilizzazione invaso Garcia <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	5,170	
	49	286	SIC - Completamento invaso Blufi <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	98,680	
	50	287	SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	45,700	
	51	288	SIC - Potenziamento acquedotti siciliani Centro-Orientale <i>(Nota integrativa DPEF 2005-2008)</i>	67,000	
	52	289	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia – Coghinas <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	-	
	53	290	SAR - Collegamento Corsica Sardegna e interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche-Collegamento Liscia <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	-	
	54	291	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso, Flumendosa-Campidano e Sulcis-Iglesiente - 1°, 2°, 3° e 4° lotto	122,470	
	55	292	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Monte Lerno – Tirso <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	-	
	56	293	SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento Coghinas - Monte Lerno <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	-	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	57	294	SAR - Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento (lotto 1)	83,220	
	58	295	SAR - Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2	10,700	
	59	296	SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu <i>(All. 3 delibera 121/2001)</i>	120,000	
	60	297	SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Schema n. 39 PRGA – 2° e 3° lotto	55,196	
	61	298	SAR - Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla	179,160	
	62	299	MOL - Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	435,800	
	63	300	ABR - Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi <i>Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	1.018,330	
	64	301	SAR - Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius	-	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 del 10° Allegato (delibera CIPE 136/2012): Costruzione rete irrigua piana di Pula invasi dei Rii Monte Nieddu Is Canargius

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
16			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	1.411,800	
	1	302	Variante sul metanodotto di importazione dall'Algeria - Variante tr. 9 S. Vincenzo C. – Tarsia (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	2	303	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Tarvisio - Malborghetto, Malborghetto - Bordano, Bordano – Flaibano (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	3	304	Potenziamento importazione dalla Russia - Metanodotto Istrana – Camisano (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	4	305	Metanodotto importazione Libia-tratto offshore entro 12 miglia, e tratto Gela-Enna (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	5	306	Collegamento terminale GNL di Panigaglia alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Pontremoli – Parma (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	6	307	Collegamento nuovo terminale GNL offshore Adriatico alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Porto Viro - Cavarzere – Minerbio (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	7	308	Completamento rete interregionale - Metanodotto Bernalda – Palagianò (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	8	309	Collegamento di un giacimento alla Rete Nazionale Gasdotti - Metanodotto Gagliano – Sparacollo (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	9	310	Collegamento di uno stoccaggio alla Rete Nazionale Gasdotti - Allacciamento del giacimento di Collalto (All. 4 delibera 121/2001)	-	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	10	311	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Bologna-Milano (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	11	312	Varianti necessarie per la realizzazione della ferrovia alta velocità - Milano-Torino (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	12	313	Terminali di rigassificazione - Offshore Adriatico (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	13	314	Terminali di rigassificazione - Taranto (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	14	315	Nuovo Terminale di importazione di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Brindisi (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	15	316	Terminali di rigassificazione - Vado Ligure (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	16	317	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sottterraneo - Collalto (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	17	318	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sottterraneo - Alfonsine (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	18	319	Potenziamento stoccaggi nazionali di gas in sottterraneo - Bordolano (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	19	320	Giacimenti di idrocarburi - Insediamiento produttivo di Tempa Rossa	1.411,800	
	20	321	Giacimenti di idrocarburi - Miglianico (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	21	322	Giacimenti di idrocarburi - Alto Adriatico (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	22	323	Programma pilota di impianti di termovalorizzazione (All. 4 delibera 121/2001)	-	
17			PIANO DEGLI	1.033,078	

N° Macro opera	N° infrastuttura	N° progr infrastuttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE <i>(voce originariamente compresa nella macro opera degli interventi nel comparto energetico)</i>		
	1	324	Linea a 380 kV "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera	59,578	
	2	325	Elettrodotto a 380 kV in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo - Rho	46,500	
	3	326	Elettrodotto a 380 kV Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rapolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)	12,000	
	4	327	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)	780,000	Nuovo intervento su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI - Ulteriore stralcio
	5	328	Stazione elettrica 380/220/150 kV di Striano - Nuova stazione 380/220/150 kV nell'area pedemontana a est del Vesuvio <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>	-	
	6	329	Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse	135,000	
	7	330	Tratto italiano della linea 380 kV Cordignano -Lienz (Austria) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>	-	
	8	331	Linea 380 kV Venezia Nord-Cordignano (TV) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>	-	
	9	332	Linea 380 kV La Spezia-Acciaiole (LI) <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>	-	
	10	333	Raccordi tra le linee 380 kV Poggio a Caiano (PO)- Roma Nord e Montalto di Castro (VI)- Suvereto (LI), in prossimità di Grosseto <i>(All. 4 delibera 121/2001)</i>	-	

N° Macro opera	N° infras truttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	11	334	Linea 380 kV Rizziconi (RC) - Laino (CS) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	12	335	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Montecchio (VI) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	13	336	Stazione di trasformazione 380/130 kV in provincia di Treviso (Vedelago) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	14	337	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Carpi (MO) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	15	338	Stazione di trasformazione 380/220 kV di Santa Barbara (AR) (4) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	16	339	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Casellina (FI) (4) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	17	340	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Abbadia (MC) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	18	341	Stazione di trasformazione 380/130 kV di Villavalle (TN) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	19	342	Stazione di trasformazione 380/220/150 kV di Striano (NA) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	20	343	Stazione di trasformazione 380/150 kV di Feroletto (CZ) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	21	344	Stazione di trasformazione 220/130 kV di Pietrafitta (PG) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	22	345	Raccordi alla stazione di trasformazione 380/220/150 Kv di Laino (CS) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	23	346	Raccordi 150 kV alla stazione di trasformazione 380/150 kV di Paternò(5) (CT) (All. 4 delibera 121/2001)	-	
	24	347	Raccordi 220 kV alla stazione di trasformazione 220/150 kV di Villasor (CA) (All. 4 delibera 121/2001)	-	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	25	348	Collegamento Sicilia-Calabria Nuovo elettrodotto a 380 kV Sorgente Rizziconi <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>	-	
	26	349	Collegamento tra Puglia e Campania -Nuovo elettrodotto a 380 kV Foggia Benevento <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>	-	
	27	350	Collegamento tra Padova e Venezia - Nuovo elettrodotto a 380 kV Dolo Camin Fusina <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>	-	
	28	351	Nuovo elettrodotto a 380 kV Lodi-Pavia "Chignolo Po-Maleo" <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>	-	
	29	352	Collegamento tra Udine e Gorizia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>	-	
	30	353	Collegamento tra Piemonte e Lombardia - Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011)</i>	-	
	31	354	Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso	-	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso
18			PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-	
	1	355	Interventi nel comparto delle telecomunicazioni	-	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
19			OPERE STRATEGICHE FINALIZZATE AD ASSICURARE L'EFFICIENZA DI COMPLESSI IMMOBILIARI SEDI DI ISTITUZIONI E DI OPERE LA CUI RILEVANZA CULTURALE TRASCENDE I CONFINI NAZIONALI (Art. 4, comma 151, Legge 350/2003, Finanziaria 2004)	320,820	
	1	356	Senato della Repubblica – S. Maria in Aquiro	26,408	
	2	357	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 1° lotto	10,535	
	3	358	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Palazzo Chigi – 2° lotto	15,382	
	4	359	Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ex Ministero delle Comunicazioni	22,990	
	5	360	Corte dei Conti – Ex Caserma Montezemolo	30,561	
	6	361	Ministero dell'Interno – Caserma Ferdinando di Savoia	25,907	
	7	362	P.S. Fiumicino Polaria – Caserma Iavarone	6,821	
	8	363	Museo della Fisica e Centro Studi e Ricerche Enrico Fermi	12,371	
	9	364	Ministero Politiche Agricole	30,187	
	10	365	Camera dei Deputati – Auletta Gruppi Parlamentari	16,423	
	11	366	Camera dei Deputati – Complesso del Seminario	5,591	
	12	367	Centro Sperimentale di Cinematografia - Scuola Nazionale del Cinema	7,784	
	13	368	Palazzo Venezia	6,622	
	14	369	Università degli studi di Roma La Sapienza – Teatro Ateneo	5,479	
	15	370	Senato della Repubblica – Palazzo Toniolo	14,915	
	16	371	Museo Storico delle Comunicazioni	5,085	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
	17	372	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 1° lotto	2,798	
	18	373	Presidenza della Repubblica – Quirinale – 2° lotto	9,445	
	19	374	Senato della Repubblica – Complesso della Minerva	23,997	
	20	375	Camera dei Deputati – Vicolo Valdina	20,917	
	21	376	Camera dei Deputati – Palazzo Montecitorio	4,537	
	22	377	Ministero Beni Culturali – Collegio Romano	-	
	23	378	Complesso polifunzionale di Capannelle dei Vigili del Fuoco	1,500	Nuova infrastruttura su indicazione della delibera CIPE 20/2013
	24	379	Sala polifunzionale presso il Ministero degli affari esteri	11,755	Nuova infrastruttura su indicazione della delibera CIPE 20/2013
	25	380	Sala polivalente presso il Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche Lazio - Abruzzo - Sardegna	2,811	Nuova infrastruttura su indicazione della delibera CIPE 20/2013
20			PIANO STRAORDINARIO DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI (Art. 3, comma 91, Legge 350/2003, Finanziaria 2004)	489,083	
	1	381	1° programma stralcio	193,884	
	2	382	2° programma stralcio	295,199	
21			PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA E MESSA IN SICUREZZA (Nuovi inserimenti 7° allegato infrastrutture - Delibera CIPE 51/2009 - non confermati)	613,689	
	1	383	Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma	29,648	
	2	384	Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009	226,421	
	3	385	Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese	-	
	4	386	Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio	357,620	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			scolastico		
	5	387	Altri interventi in materia di edilizia scolastica da programmare	0,000	
22			PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA <i>Il programma è stato articolato per singoli interventi</i>	503,268	
	1	388	Nuovo istituto penitenziario di Cagliari nel Comune di Uta	86,132	
	2	389	Nuovo istituto penitenziario di Sassari in località Bancali	85,966	
	3	390	Nuovo istituto penitenziario di Tempio Pausania località Nuchis	57,203	
	4	391	Nuovo istituto penitenziario di Oristano	48,664	
	5	392	Nuovo istituto penitenziario di Forlì	59,253	
	6	393	Nuovo istituto penitenziario di Rovigo	52,050	
	7	394	Nuovo istituto penitenziario di Savona	62,000	
	8	395	Nuovo istituto penitenziario di Reggio Calabria in località Arghillà	52,000	
23			INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI ALLE CELEBRAZIONI PER IL 150° ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA <i>(DPEF 2008-2012)</i>	430,583	
	1	396	Roma - Centro delle scienze e delle tecnologie <i>(DPEF 2008-2012)</i>	43,726	
	2	397	Firenze - Parco della musica <i>(DPEF 2008-2012)</i>	264,797	
	3	398	Venezia - Palazzo del cinema	79,560	
	4	399	Aeroporto di S. Egidio. Aeroporto internazionale dell'Umbria <i>(Nuovi inserimenti 7° allegato - Scheda Regioni IGQ e gli aggiornamenti - non confermati)</i>	42,500	
24			PARCO DELLA SALUTE - OSPEDALE NUOVE	-	

N° Macro opera	N° infrastruttura	N° progr infrastruttura	Denominazione	Costi al 31 ottobre 2013 (a)	Variazioni
			MOLINETTE		
	1	400	Parco della Salute - Ospedale Nuove Molinette (Del. CIPE 3/2005 Integrazione 1° programma delle opere strategiche)	-	
25			PICCOLE E MEDIE OPERE	399,000	
	1	401	Basilicata-Puglia	81,300	
	2	402	Campania-Molise	97,210	
	3	403	Calabria-Sicilia	182,000	
	4	404	Sardegna	38,490	
26			DECRETO DEL FARE	958,000	Nuova macro opera su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Decreto del fare
	1	405	Programma interventi RFI	576,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Programma interventi RFI
	2	406	Programma piccoli interventi ANAS	300,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Programma piccoli interventi ANAS
	3	407	SP 46 Rho-Monza - lotto 2, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno (FNM)	55,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: SP 46 Rho-Monza - lotto 2, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno (FNM)
	4	408	Collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta	27,000	Nuova infrastruttura su indicazione della tabella 0 dell'11° Allegato: Collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta

LEGENDA



MACRO OPERE

INTERVENTO PRESENTE NELL'11° ALLEGATO INFRASTRUTTURE

 INTERVENTO NON PRESENTE NELL'11° ALLEGATO INFRASTRUTTURE

 VARIAZIONI

 PROCEDIMENTI INTERROTTI

(a) Costo presunto aggiornato con i dati contenuti nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012, 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, nonché in altri documenti ufficiali dei soggetti competenti (ANAS, RFI, Regioni, Comuni, Aziende speciali, ecc).

NOTA METODOLOGICA ¹³

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

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

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

L'elenco delle 117 opere così individuate non esaurisce il campo d'azione della legge. Infatti integrandolo con gli elenchi previsti negli allegati 2 e 3 della stessa delibera, il numero delle opere è arrivato a 228. In particolare l'allegato 2 riporta il programma dei soli interventi trasportistici articolati per regione e comprende anche quegli interventi inseriti ai soli fini dell'accelerazione delle procedure. L'allegato 3 invece riporta il dettaglio degli interventi che rappresentano il piano degli schemi idrici, articolati per regioni. Anche in questo caso sono compresi gli interventi che beneficiano della "legge obiettivo" solo per le procedure. Non sono stati oggetto del primo monitoraggio gli interventi relativi ai sistemi *Piano interventi nel comparto energetico* e *Piano interventi nel comparto delle telecomunicazioni*.

Per una individuazione puntuale delle opere e per una conoscenza dettagliata dello stato di attuazione di ciascuna, si è provveduto a consultare tutte le Intese generali quadro tra il MIT e le regioni o province autonome interessate (compresi gli atti aggiuntivi), i DPEF 2002 e 2003, il II e III Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali predisposto dal CNEL in collaborazione con il MIT, i soggetti aggiudicatori (ANAS e Ferrovie dello Stato i principali), nonché i bandi e i risultati di gara relativi a tali opere. Si tratta di fonti ufficiali pubbliche con informazioni non standardizzate (basti pensare alla differente denominazione dell'opera/intervento) di difficile lettura. Infatti solo a seguito di diversi controlli incrociati è stato possibile far dialogare le diverse fonti e ottenere dati confrontabili.

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.

¹³ La Nota metodologica riguarda i sei Rapporti precedenti. Per il presente Rapporto si rinvia al Capitolo primo, paragrafo 1.1.1.

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

Monitoraggio 30 aprile 2005 – *Aggiornamento elenco interventi indicato nel Vol. 2 Tabelle sullo stato degli interventi del primo Rapporto presentato nel Maggio 2004 alla VIII Commissione della Camera*

Il punto di partenza per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle infrastrutture strategiche è stato l'elenco indicato nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del primo rapporto presentato nel maggio 2004 alla VIII Commissione della Camera.

Tale elenco è stato modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute: nel DPEF 2005-2008 (Luglio 2004) e nella relativa nota integrativa (Ottobre 2004); nella relazione della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dicembre 2004); nelle delibere CIPE di attuazione delle singole opere/lotti funzionali; nella "Indagine sullo stato di attuazione della Legge obiettivo (Legge 21 Dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici" della Corte dei Conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato; con informazioni rese disponibili da RFI (Monitoraggio progetti Legge obiettivo, Marzo 2005); infine con i bandi e i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

Il nuovo universo di riferimento è il risultato della revisione del numero delle opere individuate nel 2004 nonché dell'integrazione di un ulteriore gruppo di opere.

Le variazioni più significative sono state: l'accorpamento di 3 progetti classificati come tre distinte opere nell'elenco riportato nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 e di conseguenza nel monitoraggio 2004, e 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 guidata da Infrastrutture Lavori Italia insieme a Gefip Holding e ad altre otto tra società e banche, per la quale l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse; la riorganizzazione in 5 opere dei 10 progetti coinvolti nel Programma Grandi Stazioni, così come previsto nella fase di affidamento dei lavori; la

riorganizzazione dei progetti coinvolti nella macro opera “Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna”, che in precedenza erano stati classificati come 8 opere, e alla luce di nuovi elementi sono diventate 2 opere principali riferite una ai corridoi stradali e l'altra agli hub portuali e interportuali; l'accorpamento delle opere Bretella Cisterna Valmontone e Completamento corridoio tirrenico meridionale - collegamento A12 (Roma - Fiumicino) - Appia (Formia) in una unica opera denominata Progetto integrato - Completamento corridoio tirrenico meridionale A12-Appia e bretella autostradale Cisterna - Valmontone.

I nuovi progetti che hanno fatto aumentare il numero delle opere coinvolte nel Programma delle infrastrutture strategiche sono stati 25, dei quali 22 indicati dal DPEF 2005-2008 (11 nuove proposte, il piano per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, i lavori per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali e 9 nuove opere comprese tra gli schemi idrici), e 3 indicati da RFI nel “Monitoraggio progetti Legge obiettivo”, Marzo 2005.

Monitoraggio 30 aprile 2007– *Aggiornamento elenco interventi indicato nel Vol. 2 Tabelle sullo stato degli interventi del secondo Rapporto presentato nel Luglio 2005 alla VIII Commissione della Camera*

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

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

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

Monitoraggio 30 aprile 2009 – Aggiornamento elenco interventi indicato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 4° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel Giugno 2009

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

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

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

Monitoraggio 30 aprile 2010 – Aggiornamento elenco interventi indicato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 5° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel Luglio 2010

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

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

Si è altresì provveduto ad un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) nonché all'acquisizione di informazioni presso le principali stazioni appaltanti: ANAS, RFI, regioni, comuni, aziende speciali. Inoltre, a partire da questo Rapporto, è stata avviata una collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici con l'obiettivo di svolgere, per

il tramite dell'Osservatorio dei contratti pubblici, una ricostruzione puntuale sul deliberato CIPE al 30 aprile 2009 - aggiornata al 30 aprile 2010 - dello stato di attuazione di tutti i contratti in corso riguardanti le opere rientranti nel Programma e di monitorare nel tempo lo stato di avanzamento dei lavori.

Monitoraggio 30 aprile 2011 – *Aggiornamento elenco interventi indicato nel Volume Tabelle sullo stato degli interventi del 6° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici presentato nel 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 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 di Vigilanza sui Contratti Pubblici, attraverso la quale sono state raccolte informazioni di dettaglio comunicate dal R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) ai sensi dell'articolo 7, commi 8 e 9, del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163) e aggiornate al 31 Maggio 2011.

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

Per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, si è proceduto, dal punto di vista metodologico¹⁴, 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 interventi¹⁵, 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 coesione¹⁶, 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) ai sensi dell'articolo 7, commi 8 e 9, del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163) e aggiornate al 30 settembre 2012.

¹⁴ Per ulteriori informazioni sulla metodologia adottata nei Rapporti precedenti si rimanda alla Nota metodologica allegata.

¹⁵ Si segnala che le schede opera contengono una sezione dedicata alle fonti specifiche di ciascuna opera (Normativa e documentazione di riferimento). Tale sezione non riporta le fonti di riferimento comuni (legge obiettivo, leggi finanziarie, delibere Cipe di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS, Allegato Infrastrutture ai DPEF, alla DFP 2011-2013 e ai DEF 2011 e 2012) che vengono citati nelle schede, così come le Intese Generali Quadro, qualora di particolare rilievo ai fini della ricostruzione dello stato di avanzamento.

¹⁶ In particolare, con l'Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici (UVER) e la Direzione generale per la politica regionale unitaria nazionale.

Riprodotta in digitale dal CRD della Camera dei deputati