

SERVIZIO STUDI

OSSERVATORIO SULLA LEGISLAZIONE

**LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN ITALIA:
L'ATTUAZIONE DELLA "LEGGE OBIETTIVO"**

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

XIV LEGISLATURA

17 maggio 2004



CAMERA DEI DEPUTATI

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 25 settembre 2003.

I testi e le tabelle sono stati redatti dall'Istituto di ricerca CRESME, in collaborazione con gli Istituti NOVA ed ECOTER e con il coordinamento del Dipartimento Ambiente, territorio e lavori pubblici del Servizio studi.

Hanno partecipato al gruppo di lavoro,

- per il CRESME: Alfredo Martini, Stella Silba, Antonella Stemperini, Mercedes Tascedda;
- per NOVA: Piero Fazio, Anna Nota;
- per ECOTER: Maurizio Di Palma.

Servizio studi, Dossier "Osservatorio sulla legislazione":

- LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN ITALIA: L'ATTUAZIONE DELLA "LEGGE OBIETTIVO" - *Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici*, n. 6, maggio 2004
- LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN ITALIA: L'ATTUAZIONE DELLA "LEGGE OBIETTIVO" - *Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici* - Tabelle sullo stato degli interventi, n. 6/1, maggio 2004

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

INDICE

| | |
|--|-----|
| NOTA INTRODUTTIVA | 1 |
| <i>Premessa</i> | 11 |
| LA LEGGE OBIETTIVO: FINALITÀ, ITER PROCEDURALE, | |
| 1. INNOVAZIONI | |
| 1.1. Le finalità della legge | 12 |
| 1.2. L'iter normativo | 12 |
| 1.3. Le innovazioni procedurali | 16 |
| 1.4. Tempi e procedure della Legge Obiettivo | 18 |
| 1.5. La questione delle risorse | 20 |
| 1.6. Gli elenchi delle opere e l'organizzazione dei dati del monitoraggio | 24 |
| 1.7. La distribuzione regionale delle opere strategiche | 26 |
| ALLEGATO: La ripartizione territoriale degli interventi strategici | 27 |
| 2. LA LEGGE OBIETTIVO E IL MERCATO DEI LAVORI PUBBLICI | 139 |
| 3. IL MONITORAGGIO SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE STRATEGICHE: UN QUADRO DI SINTESI | 149 |
| 3.1. Il costo delle opere strategiche | 149 |
| 3.2. Lo stato di attuazione dell'intero programma | 153 |
| 3.3. Lo stato di attuazione per macro opera | 161 |
| 3.4. L'attività deliberativa del CIPE | 172 |
| 4. MACROOPERE, OPERE, INTERVENTI E SOTTO INTERVENTI: LE SCHEDE | |
| 4.1. La metodologia | 184 |
| 4.2. I contenuti | 187 |
| 5. GLI EFFETTI DELLA LEGGE OBIETTIVO | 191 |
| 5.1. I tempi della "Legge Obiettivo" | 192 |
| 5.2. Oltre il contenzioso | 195 |
| 5.3. Un problema di identificazione | 196 |
| 5.4. Il costo delle opere strategiche e lo stato dei finanziamenti | 197 |

NOTA INTRODUTTIVA

Il rapporto ricostruisce ed elabora i dati disponibili sullo stato di attuazione della legge n. 443 del 2001, conosciuta come legge obiettivo, ponendo le basi metodologiche di un monitoraggio periodico e sistematico.

Un quadro di grandi tendenze di trasformazione

L'obiettivo del superamento del ritardo infrastrutturale del nostro Paese viene ad occupare, nel passaggio fra la XIII e la XIV Legislatura, una posizione centrale nel dibattito politico e nell'attività parlamentare. In relazione a tale obiettivo si propone in modo esplicito una rilevante novità di metodo consistente nell'orientare maggiormente le politiche legislative al risultato. Tale intento emerge nel nome con cui è comunemente conosciuta la legislazione speciale sulle opere strategiche: "legge obiettivo".

In effetti, proprio sulla efficacia delle nuove misure e sulla loro capacità di garantire, oltre al risultato, il rispetto dei valori più generali e permanenti della comunità nazionale, si svolge un approfondito confronto tra maggioranza e opposizione. Tale confronto è ancora oggi in corso spostandosi sulla valutazione dei concreti effetti di quella legislazione, ma ricorrendo ai medesimi parametri .

A questo elemento di novità, già significativo, si associa sin dall'inizio un insieme di connessioni e di incroci con altre grandi questioni nazionali.

Innanzitutto la necessità di modernizzare gli strumenti di programmazione e di intervento al fine di cogliere la nuova dimensione degli elementi che costituiscono un "sistema infrastrutturale" effettivamente integrato. Ormai non è più possibile progettare singoli tratti della rete autostradale o ferroviaria: sono infatti proprio gli elementi di snodo a costituire, integrati nella rete, un sistema logistico competitivo; analogamente, non è più ammissibile l'esistenza di punti deboli nelle reti energetiche e di telecomunicazioni che possono condizionare in misura irrimediabile e per decenni lo sviluppo dell'intero sistema produttivo; la stessa congestione urbana e viaria si trasforma in minaccia ad equilibri vitali in aree e distretti produttivi con effetti striscianti di delocalizzazione.

I nuovi strumenti di programmazione, in cui possono assumere valore strategico anche interventi minori e localizzati, devono poi essere pensati in un quadro istituzionale anch'esso in forte movimento, caratterizzato da una spinta verso il potenziamento della autonomie territoriali, sancita con la riforma del Titolo V del-

la Costituzione e con le altre tuttora in discussione. Questa evoluzione dell'assetto istituzionale del Paese non è compatibile con un approccio di mera semplificazione centralistica o federalista, ma richiede procedure articolate e complesse in relazione alla pluralità dei fini e dei valori da tutelare.

Infine, sullo sfondo si colloca la necessità di individuare nuove linee di integrazione europea, dopo Maastricht e prima di un approdo costituzionale comune, quindi un nuovo terreno che dalla moneta unica evolva verso strumenti di vera e propria politica economica comunitaria: lo sviluppo di un sistema integrato di infrastrutture di rete sul piano continentale sembra costituire il luogo privilegiato di questa evoluzione. Anche in questo caso, modelli tradizionali di "programmazione nazionale", chiusa ed autosufficiente appaiono *ab origine* inadeguati.

Infine, un ulteriore specifico elemento che concorre a collocare questa vicenda in un contesto non paragonabile ad altre situazioni precedenti, è rappresentato dall'effetto dei vincoli di stabilità dell'unione monetaria e dagli obblighi di assorbimento del debito pubblico persistente a medio e lungo termine. Un programma di opere strategiche, quale quello ipotizzato per il nostro Paese – il cui costo è stimabile in circa 230 miliardi di euro, come risulta dal Rapporto – non può basarsi, se non in misura minoritaria, su risorse provenienti dal bilancio dello Stato, ma deve contestualmente costruire strumenti e procedure per il suo finanziamento grazie a risorse ulteriori esterne al bilancio.

Gli elementi indicati costituiscono il quadro di novità, ma anche di complessità e incertezza, nel quale si iscrivono la vicenda della legislazione speciale inaugurata dalla legge n. 443, da un lato, e il ruolo del Parlamento in tale vicenda, dall'altro.

Questi processi di trasformazione costituiscono necessarie cornici e fondamentali premesse da tenere ben presenti nel valutare il quadro conoscitivo circa lo stato di attuazione della legge obiettivo che questo Rapporto presenta.

Da ciascuna di esse possono derivare diversi parametri di valutazione dei dati offerti, nell'ottica propria di ciascuna forza politica. Al tempo stesso, sulla base della prima verifica offerta dal Rapporto, la Commissione nel suo insieme potrà riprendere la riflessione sulle grandi tendenze di cambiamento che caratterizzano il settore dei lavori pubblici in questa fase storica e su come debba cambiare anche il modo di funzionare del Parlamento in un campo divenuto così articolato e complesso, che resta per definizione e unanime riconoscimento uno dei compiti indefettibili del settore pubblico.

L'attività della Commissione

I dati quantitativi sulla attività raccolti dalla segreteria della VIII Commissione della Camera, rilevano una mole considerevole di lavoro: si registrano, sullo specifico tema, 13 procedimenti in sede referente o di esame di atti del governo, di cui 10 già pervenuti alla approvazione definitiva, almeno 8 audizioni dei rappresentanti del Governo sulla attuazione delle politiche di sviluppo infrastrutturale (oltre alle numerose audizioni informali svolte in relazione ai principali progetti di legge esaminati), e 108 fra interrogazioni a risposta immediata e interrogazioni a risposta in Commissione riguardanti la realizzazione e lo stato di avanzamento di opere pubbliche.

L'approvazione della legge delega n. 443, all'inizio della legislatura, e la conseguente delibera del CIPE dello stesso mese, con cui si definisce un quadro programmatico per l'intera legislatura, rappresentano i momenti di avvio del processo che è oggetto del presente Rapporto. Ad essi si collegano negli anni successivi ulteriori paralleli interventi sui presupposti di carattere finanziario e ordinamentale dell'azione pubblica con l'istituzione, fra l'altro, di nuovi strumenti istituzionali e finanziari: la società Infrastrutture e Patrimonio e la riforma della Cassa depositi e prestiti.

Dall'autunno 2002 - dopo l'emanazione del principale decreto delegato - si è sviluppato un insieme di attività conoscitive, di indirizzo e di controllo, strettamente integrate con il processo di formazione e attuazione degli atti normativi e non normativi generati dalla delega, fino a comprendere l'approfondito esame della sentenza della Corte costituzionale n. 303 del 2003, svolto dalla Commissione ai sensi dell'articolo 108 del Regolamento.

Una volta definita la nuova legislazione, tutta rivolta ad accelerare, snellire e razionalizzare le procedure, il confronto tra Parlamento e Governo e tra maggioranza e opposizione si è concentrato sulla esigenza di verificare la concreta operatività delle norme, acquisendo dati sui risultati o sulle difficoltà e gli ostacoli che potevano rallentarne o impedirne il conseguimento.

Tuttavia, tutte le parti si rendono conto che in questa situazione la definizione di un quadro di insieme e la raccolta di informazioni analitiche sullo stato di ciascun procedimento comporta difficoltà del tutto inedite sia per il Governo sia per il Parlamento e richiede la elaborazione di uno strumento su misura, proporzionato alla vastità e alla complessità degli interventi.

Si tratta in primo luogo di articolare una attività informativa che vede un numero molto alto di soggetti istituzionali coinvolti: il MIT con funzione di coordinamento generale, il CIPE, le altre amministrazioni centrali, le grandi società a capitale

pubblico ANAS e RFI, le società private titolari di parti importanti del programma, fra cui principalmente le società autostradali, gli altri soggetti aggiudicatori, e poi gli enti territoriali, e in primo luogo le regioni, nella loro duplice funzione, di difesa di poteri normativi e amministrativi propri e di stimolo alla realizzazione di opere che contribuiscano allo sviluppo del proprio territorio. Presto a questi soggetti si uniranno i commissari straordinari, previsti dalla legge, oltre che i contraenti generali, responsabili “con tutti i mezzi” della realizzazione dell’opera.

L’informazione dettagliata richiede poi la definizione di un numero esatto e verificabile di interventi, che è aspetto di enorme complessità, come questo Rapporto dimostra.

Infine, gli aspetti finanziari. La legislazione mira a definire flussi certi di finanziamento per l’intero programma e per le sue singole fasi, recuperando efficienza in termini di capacità di spesa e di tempestiva realizzazione delle opere. Il mancato allineamento fra successione dei finanziamenti parziali e stadi di avanzamento ha infatti costituito storicamente uno dei fattori di massima criticità del sistema dei lavori pubblici.

L’effettiva conoscenza di tali dati appare un punto cruciale nella verifica complessiva degli effetti delle nuove norme sulla realtà.

Come si è attrezzato il Parlamento per fronteggiare queste novità?

Già in occasione dell’esame parlamentare del DPEF 2004-2007, la VIII Commissione – attraverso un’iniziativa del suo Presidente – richiese e ottenne dal Governo la consegna al Parlamento, prima dell’inizio dell’esame, di un allegato al DPEF contenente una indicazione dettagliata delle opere rientranti nel programma delle infrastrutture strategiche, nel rispetto puntuale di una norma della legge n. 443.

Appare peraltro evidente alla Commissione, sin dalle fasi iniziali di entrata in vigore e di effettiva applicazione della nuova legislazione, come il nuovo quadro richieda un adeguamento e un potenziamento delle funzioni di controllo del Parlamento, ma al tempo stesso come gli strumenti per esercitare efficacemente tali funzioni in un quadro di così alta complessità non siano ancora definiti.

Quello dell’adeguamento della strumentazione del controllo parlamentare è un tema che si presenta sempre laddove forti innovazioni intervengano nelle politiche nazionali e quindi nell’ordinamento. Basti pensare alle politiche di rientro dei conti pubblici italiani, anche in vista dell’ingresso nell’Unione monetaria europea. In quel caso la riforma della legge di contabilità e delle connesse procedure di controllo parlamentare hanno concorso a riportare negli argini l’andamento della legislazione di spesa e reso più incisiva la decisione di bilancio.

In materia di infrastrutture la situazione presenta caratteri di novità per molti versi analoghi e propone al Parlamento la ricerca di strumenti nuovi e appropriati di informazione e di controllo, come l'attività della VIII Commissione negli ultimi due anni dimostra.

Il Rapporto alla VIII Commissione sulle infrastrutture strategiche si colloca come una fase di questa ricerca.

Il Rapporto sulle infrastrutture strategiche

Con una deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della Commissione del settembre 2003, è stato richiesto al Servizio Studi della Camera di costituire un gruppo di lavoro anche con esperti esterni per studiare e sperimentare metodi per giungere a realizzare, nell'ambito del rapporto tra Parlamento e Governo, un monitoraggio sistematico sulla attuazione della legge n. 443 del 2001 e di presentare un rapporto al riguardo alla Commissione entro la primavera del 2004.

In considerazione della complessità e del carattere innovativo dell'indagine, nell'ambito del Servizio Studi e sotto il suo diretto coordinamento, è stato formato un gruppo di lavoro con i funzionari del Dipartimento Ambiente del Servizio Studi e della segreteria dell'VIII Commissione e con specialisti appartenenti a tre istituti di ricerca, individuati per la particolare qualificazione ed esperienza nell'analisi del mercato dei lavori pubblici e delle dinamiche economiche territoriali: CRESME, NOVA ed ECOTER.

Il piano della ricerca è stato articolato in due parti: una di carattere sintetico che, una volta individuati i passaggi più significativi delle innovazioni normative, ne verificasse gli effetti di carattere complessivo sul mercato dei lavori pubblici e sulle funzioni amministrative cruciali (impulso alle progettazioni, procedure di negoziazione fra Stato e regioni, valutazione d'impatto ambientale, ecc.), e una seconda parte analitica, che seguisse l'attuazione della legislazione attraverso una verifica dettagliata dello stato di avanzamento dei singoli interventi.

Base del lavoro è stata la creazione di una banca dati che raccoglie per ciascun intervento l'insieme degli elementi necessari a seguire nel tempo le fasi successive di procedura amministrativa, di finanziamento e di sviluppo realizzativo. Da questo quadro completo e dettagliato sono state poi estratte le elaborazioni sintetiche relative agli indicatori giudicati più significativi.

I dati che qui vengono presentati sono aggiornati al 30 aprile 2004. Essi descrivono complessivamente lo stato di attuazione del programma, fornendo una fotografia che potrà essere confrontata con altre che si realizzeranno in futuro.

Inoltre, alcune delle tabelle presentate cercano di individuare in forma dinamica le tendenze di sviluppo dell'efficacia delle nuove norme negli ultimi 18 mesi, a partire cioè dal momento dell'entrata in vigore della normativa più rilevante.

Le finalità e la metodologia illustrate distinguono questo Rapporto da altre indagini, pur dense e ricche di dati informativi che sono state recentemente condotte sulla stessa materia¹.

Le finalità della legislazione speciale e la strutturazione del Rapporto

La legge n. 443 ha progressivamente edificato un sistema normativo e amministrativo ispirato a tre principali finalità, a cui corrispondono le tre principali chiavi di lettura del presente Rapporto.

In primo luogo, e per la prima volta nell'ordinamento italiano, si dà una definizione dell'ambito delle *infrastrutture* come ambito trasversale, comprensivo delle tradizionali ripartizioni amministrative settoriali. Pur trattandosi di un ambito di non facile delimitazione, è comunque da segnalare il largo uso di tale categoria in campo economico, ma anche il crescente rilievo da essa assunto nella normativa dell'Unione Europea². Queste due circostanze da un lato caricano di significato la legislazione in esame, dall'altro possono stimolare ulteriori progressi definitivi e quindi una chiarificazione dell'ambito applicativo delle norme stesse, con ipotizzabili effetti vincolanti anche nei confronti dei soggetti chiamati a predisporre annualmente il programma (Governo, Regioni).

In relazione a questo primo punto il Rapporto fornisce al legislatore uno strumento per definire il comparto al momento corrispondente a questo concetto tra-

¹ Nell'aprile 2004 sono stati pubblicati il 3° *Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali* predisposto dal CNEI in collaborazione con il MIT e la ricerca condotta dallo Studio Ambrosetti *Il ruolo delle infrastrutture nel Mezzogiorno d'Italia*.

La metodologia del Rapporto CNEI è ispirata – come si legge nella stessa Premessa – ai “principi del controllo di gestione e della *gestione secondo qualità* delle organizzazioni complesse”: essa assume pertanto come prospettiva privilegiata quella delle amministrazioni e intende sostanzialmente fornire dati utili ad una valutazione di efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa. Il secondo studio, invece, di taglio economico, è centrato sugli indicatori dello sviluppo infrastrutturale nel contesto delle vocazioni economiche territoriali ed ha lo scopo di verificare la coerenza delle scelte di priorità con tale contesto e quindi di supportare una programmazione infrastrutturale più sofisticata.

² Cronologicamente, il primo atto normativo comunitario che fa riferimento agli interventi infrastrutturali è il Regolamento CEE n. 724 del 1975, che inaugura la politica dei fondi strutturali. Negli anni successivi, la politica per lo sviluppo delle infrastrutture assurge al livello dei Trattati: prima l'Atto unico europeo del 1987, che introduce l'art. 161, istitutivo del Fondo di coesione per il finanziamento di progetti in materia di ambiente e di “reti transeuropee nel settore delle infrastrutture dei trasporti”, poi il Trattato di Maastricht che aggiunge il Titolo XV interamente dedicato alle reti transeuropee.

sversale di infrastrutture strategiche in senso economico: le schede relative ai singoli interventi, articolate in quattro livelli progressivi di dettaglio – macro opere, opere, interventi e sottointerventi - e correlate alle denominazioni, peraltro disomogenee, con le quali le infrastrutture vengono finora identificate nei documenti ufficiali approvati dal CIPE e presentati al Parlamento.

La definizione dei singoli interventi rappresenta una premessa per ogni futura efficace funzione di controllo parlamentare sulla loro realizzazione.

La seconda chiave di lettura fa riferimento alle fondamentali *finalità della nuova legislazione concernenti lo snellimento*, la velocizzazione e la razionalizzazione di tutte le fasi procedurali che si snodano dalla programmazione fino al collaudo dell'opera.

Il periodo di applicazione delle nuove norme (circa 18 mesi) non consente un giudizio sulle capacità della legislazione speciale di conseguire gli effetti di velocizzazione ricercati. Il Rapporto aiuta a individuare andamenti che – data la complessità procedurale dei procedimenti – hanno tempi di dispiegamento necessariamente lunghi e potranno essere meglio valutati da successive rilevazioni.

Il documento pone tuttavia le basi per disegnare una griglia permanente di dati entro la quale, nel tempo, gli organi parlamentari potranno valutare in termini oggettivi l'attuazione della politica di investimenti infrastrutturali nel nostro Paese.

Infine, *la terza chiave di lettura* fa riferimento ai percorsi procedurali per l'individuazione del carattere di strategicità, cioè il vaglio delle priorità e la decisione in merito ad esse.

Sotto questa voce vanno compresi due elementi introdotti dalla legislazione speciale: da un lato i nuovi *strumenti di programmazione*, imperniati, ora, su un documento riassuntivo ed omogeneo – il Programma annuale delle infrastrutture strategiche – che deve avere requisiti normativamente definiti e che indica le priorità. Dall'altro le *procedure* (prevalentemente di negoziazione) anch'esse normativamente definite, a cui si demanda sostanzialmente il nucleo duro della decisione amministrativa e politica.

Il Rapporto al riguardo ripropone una riflessione sulle tendenze della legislazione statale in un contesto caratterizzato dalla pluralità delle fonti normative e da nuovi poteri pubblici e privati e sul nuovo ruolo del Parlamento che punta a promuovere una legislazione di raccordo, per principi o più precisamente una legislazione capace di definire procedure "cornice" e nuovi modelli organizzativi capaci di orientare verso obiettivi di carattere nazionale un intero sistema di autonomie pubbliche e private.

Non è un caso che il principale intervento di modifica della legge n. 443, operato dal Parlamento appena pochi mesi dopo l'entrata in vigore della legge stessa, abbia riguardato proprio i contenuti necessari del programma annuale e le voci che esso deve contenere, da un lato, e le procedure di negoziazione, cioè i rapporti fra amministrazione centrale ed autonomie territoriali, dall'altro. Questa circostanza da sola costituisce un segnale della delicatezza e della politicità dei profili appena ricordati: contenuti della programmazione e procedure.

Il metodo parlamentare

La Commissione ambiente della Camera dei deputati punta ad acquisire un quadro di informazione adeguato alla crescente complessità dei processi legislativi e alla costruzione di nuovi metodi dell'azione parlamentare in questo campo.

In questo modo la Commissione dà il suo contributo ai processi di innovazione istituzionale più avanzati realizzando uno di quei punti di equilibrio fra maggioranza e opposizione che caratterizzano i migliori momenti di sviluppo delle procedure della Camera dei deputati e che costituiscono l'essenza della sua identità e del metodo parlamentare.

In questa particolare accezione il metodo parlamentare è finalizzato ad accrescere la qualità del confronto tra le forze politiche, anche sui temi più controversi, a partire dall'acquisizione condivisa di una base informativa che metta a fuoco i nodi cruciali di ciascuna problematica. In questo modo la dialettica fra soggetti parlamentari è qualificata da un preciso ancoraggio alla realtà e giova alla qualità delle politiche e all'interesse dei cittadini contribuendo a far valere il principio di trasparenza e di responsabilità per le valutazioni che ciascuna parte esprime.

Sono queste le ragioni più profonde alla base della richiesta di uno studio per il monitoraggio dell'attuazione della legge obiettivo avanzata da tutti i gruppi politici della Commissione.

Il Rapporto si sforza di fornire risposte proporzionate a questa impegnativa richiesta. Nel testo si pone infatti il massimo dell'attenzione sulle questioni metodologiche, dirette a porre le basi per la definizione di un quadro di dati facilmente ripetibile a scadenze periodiche, su cui il Parlamento possa esercitare, anche in futuro, una effettiva attività di controllo.

Tale quadro ancora non esiste, ma il Governo e non solo il Parlamento ne hanno oggi bisogno, per continuare a svolgere le funzioni primarie di direzione politica che ad essi spettano in un contesto di elevata complessità e di moltiplicazione dei poteri pubblici e privati che interagiscono nelle diverse fasi.

Il Rapporto fa un primo passo in questa direzione, ma è evidente che per procedere oltre occorrerà integrare con esso la parallela esperienza compiuta dal Governo.

Su questa doppia base potranno in seguito definirsi modalità più specifiche per il futuro, che affidino al Governo il compito di elaborare e di fornire annualmente a se stesso e al Parlamento dati conoscitivi sistematici sull'attuazione dei programmi per la realizzazione delle grandi opere, lasciando al Parlamento il compito di verificarli.

Premessa

Un monitoraggio ha come suo elemento costitutivo l'individuazione chiara del suo oggetto. Conoscere ciò che si deve monitorare costituisce una premessa che appare evidente. Nel caso specifico del programma di realizzazione delle opere strategiche individuate nella Delibera Cipe n.121 del 2001 e che si avvale delle procedure straordinarie previste dalla "Legge Obiettivo" l'evoluzione delle decisioni, il succedersi di nuovi elenchi in parte coincidenti, in parte oggetto di integrazione, la presenza di informazioni non sempre comparabili tra loro, la diversa denominazione delle opere in documenti prodotti dalle diverse istituzioni nazionali e regionali ha reso quanto mai complessa l'identificazione dell'oggetto.

Molto del lavoro svolto è stato finalizzato proprio a ricostruire l'identità delle opere e la loro interazione. Il metodo è stato quello di raccogliere ogni informazione in qualche modo riconducibile alle opere indicate nella Delibera 121 (allegati 1, 2 e 3).

Il risultato è stata la identificazione di 228 opere, 373 interventi e 188 sottointerventi e della loro relazione. Per ogni opera e per ogni intervento si è provveduto a identificare la relazione con i provvedimenti governativi; una descrizione sintetica della tipologia dell'opera; le dimensioni e la localizzazione; il soggetto competente; la valutazione del costo e le sue eventuali variazioni e aggiornamenti al 30 aprile 2004; lo stato di attuazione (fase di progettazione / stato di avanzamento nell'affidamento dei lavori); l'eventuale forma contrattuale attivata (concessione, General Contractor, altro) e l'anno previsto di ultimazione dei lavori.

Per la ricostruzione di tutte queste informazioni si è provveduto a rinvenire e a consultare una grande e diversificata varietà di fonti, ricorrendo anche all'acquisizione diretta da parte degli enti competenti alla gestione o alla realizzazione delle singole opere. Il risultato in dettaglio del monitoraggio è riscontrabile nelle singole schede di sintesi delle opere (volume di *Tablelle*, allegato al capitolo 4 del Rapporto).

Sulla base dei dati e delle informazioni raccolte si è provveduto ad elaborare il Rapporto finale che comprende oltre ad un inquadramento normativo e procedurale e una valutazione sui rapporti tra Legge Obiettivo e mercato dei lavori pubblici, una serie di tabelle di sintesi sullo stato di avanzamento del programma.

Il Rapporto è completato da alcune riflessioni e alcune verifiche sugli effetti della Legge Obiettivo rispetto ad alcune questioni chiave quali l'accelerazione procedurale, i tempi amministrativi e di approvazione delle diverse fasi di progettazione, il funzionamento delle nuove forme contrattuali e di affidamento dei lavori.

1. LA LEGGE OBIETTIVO: FINALITÀ, ITER PROCEDURALE, INNOVAZIONI

1.1. Le finalità della legge

Alla base del varo della Legge Obiettivo (L.443 del 21 dicembre 2001) vi è l'esigenza di ridurre il gap infrastrutturale dell'Italia rispetto al resto d'Europa, attraverso un meccanismo normativo che selezionando un certo numero di opere considerate strategiche, attivi risorse e definisca procedure "straordinarie" così da accelerare il processo di progettazione e di realizzazione.

Dietro la Legge Obiettivo e agli altri strumenti normativi di attuazione vi è una filosofia che può così essere riassunta:

- l'emergenza infrastrutturale del Paese richiede due livelli legislativi: uno per le opere strategiche con una normativa "speciale"; l'altro soggiacente alla legislazione ordinaria (legge 109/94);
- con la nuova normativa si intende intervenire sui meccanismi decisionali, sui tempi e le procedure di approvazione dei progetti e sui tempi e le procedure di gara e di affidamento dei lavori, puntando su una centralizzazione del processo decisionale attraverso una forte responsabilizzazione dell'esecutivo, sia in fase normativa che gestionale e al tempo stesso introducendo meccanismi di negoziazione preventiva fra amministrazione centrale e regioni al fine di pervenire ad una scelta condivisa, quale preconditione politica della realizzazione dell'intervento;
- concentrare le fasi di progettazione e di realizzazione in un unico soggetto favorendo il ricorso allo strumento dell'appalto integrato;
- accelerare i tempi di affidamento e di realizzazione, favorendo il ricorso a contratti di concessione di costruzione e gestione;
- intervenire sull'attuale struttura dell'offerta favorendo la crescita e il ruolo delle grandi imprese di costruzione attraverso l'affidamento della realizzazione delle opere strategiche ad un *general contractor* (contraente generale);
- puntare su una forte integrazione tra finanziamento pubblico e finanziamento privato facilitando l'accesso di promotori privati.

1.2. L'iter normativo

Il processo di mutamento normativo nel settore delle opere pubbliche poggia su alcuni provvedimenti cardine e su altri che fungono da corollario. Il percorso, avviato con l'approvazione della *Legge Obiettivo* nel dicembre del 2001, si è andato sviluppando intorno ad una serie di provvedimenti che vengono qui di seguito sintetizzati.

1. Delibera CIPE n.121 del 21.12.2001, G.U. del 21.3.2002, n.68

A seguito dell'entrata in vigore della "Legge Obiettivo", finalizzata ad accelerare la realizzazione di alcune grandi opere attraverso una revisione del processo di decisione e di autorizzazione dei progetti, il CIPE ha approvato il primo programma delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese da attuare con i fondi e le procedure indicate dalla stessa legge obiettivo. Gli interventi individuati sono oltre 200 ma non tutti saranno oggetto di nuovi finanziamenti: per molti l'inclusione nell'elenco del CIPE comporterà solo l'accelerazione delle procedure di realizzazione. La delibera riporta la localizzazione e le modalità di realizzazione degli interventi ed i relativi comparti (trasporti, idrico, energetico e telecomunicazioni).

2. Dpef 2003-2006 (Consiglio dei Ministri 5 luglio 2002)

Sono state individuate dal Documento di Programmazione e Economica e Finanziaria diffuso lo scorso luglio 21 opere definite di priorità infrastrutturale per un costo a carico pubblico di 84,4 mld e una spesa prevista per il triennio di circa 22,5 miliardi di euro per il triennio 2002-2004. Nell'elenco figurano quasi tutte le grandi opere già programmate ma ferme (per problemi molteplici e differenti da opera ad opera) tra le quali l'Alta Velocità ferroviaria Torino-Milano-Venezia-Trieste, il sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli e di Roma, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, interventi per l'emergenza idrica nel Mezzogiorno, il Ponte sullo Stretto di Messina. L'obiettivo è quello di pervenire allo sblocco delle opere attraverso interventi progettuali, procedurali o finanziari, che, ovviamente, hanno natura diversa per ciascuna delle opere.

3. Decreto Legislativo n.190 del 20.8.2002, "Primo decreto delegato di attuazione della n° 443 del 21 dicembre 2001 - legge obiettivo – per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", G.U. del 26.8.2002, n.199

Il decreto legislativo, in sintesi, detta le regole per la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale oppure, previa intesa quadro tra il Governo e la Regione o Provincia competente, anche di interesse regionale qualora esso concorra all'interesse nazionale. Di seguito si riportano alcune delle novità introdotte dal provvedimento:

- L'approvazione dei progetti delle infrastrutture e degli insediamenti avviene d'intesa tra lo Stato e le regioni o province autonome nell'ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni e province interessate (articolo 1).
- Al ministero delle Infrastrutture è demandato il compito di supporto tecnico a tutte le deliberazioni del CIPE e, a tal fine, viene istituita un'apposita struttura tecnica di missione ed una rete di Commissari straordinari (articolo 2).

- Il progetto preliminare diventa un momento essenziale del percorso che porta alla realizzazione dell'opera: nel corso della sua approvazione, infatti, vengono rilasciati i principali provvedimenti autorizzativi quali la VIA, la localizzazione urbanistica, ecc., e vengono individuati i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare. Il progetto preliminare, infine non è sottoposto a Conferenza di Servizi ma viene approvato direttamente dal CIPE (articolo 3).
- Le modalità di realizzazione delle grandi infrastrutture sono individuate nella concessione di costruzione e di gestione e nell'affidamento al contraente generale. I due strumenti non sono necessariamente alternativi ma possono combinarsi tra loro: è previsto infatti che il concessionario possa avvalersi, per la realizzazione delle opere, del contraente generale (articolo 6).
- Per quanto riguarda la concessione di costruzione e di gestione viene eliminato ogni tipo di vincolo legislativo in merito al prezzo della concessione e alla durata. Inoltre, per quanto riguarda la fase di realizzazione dei lavori, l'ente committente può imporre al concessionario di affidare a terzi una percentuale minima del 30% dei lavori, lasciandolo libero di aumentare tale percentuale (articolo 7).
- Viene introdotta la figura del contraente generale, prevista da una direttiva europea ma finora poco utilizzata in Italia, e comunque priva di una specifica disciplina legislativa. Il *general contractor* è un soggetto di adeguata capacità tecnico-realizzativa e finanziaria al quale viene affidata la realizzazione con qualsiasi mezzo dell'opera e che, oltre a garantire la responsabilità imprenditoriale, ne assicura il coordinamento e la responsabilità finale. Ogni opera così assegnata avrà un solo responsabile che opererà direttamente o tramite terzi, ma che risponderà della tempestività e funzionalità dell'opera (articolo 9).

4. Legge n.112 del 15 giugno 2002, “..... Cartolarizzazioni, valorizzazione del patrimonio e finanziamento delle infrastrutture”, G.U. del 15.6.2002, n.139

Il Governo ha istituito per decreto due società: Infrastrutture Spa per il finanziamento delle infrastrutture e Patrimonio dello Stato Spa per la gestione del patrimonio dello Stato. Le due società, lavorando in stretto rapporto, dovrebbero in prospettiva fornire un decisivo contributo alle risorse per il rilancio delle infrastrutture e dei programmi delle grandi opere.

A “Patrimonio dello Stato Spa”, di cui è titolare direttamente il Ministero dell'Economia, vengono trasferite le proprietà del patrimonio immobiliare e mobiliare dello Stato. Il fine della società è la valorizzazione, la gestione e l'alienazione del patrimonio pubblico anche attraverso la cartolarizzazione: secondo stime diffuse dal Ministero dell'Economia e delle Finanze il valore dei beni immobili di proprietà pubblica ammonterebbe a 850 miliardi di euro.

Infrastrutture Spa è invece una società per il finanziamento delle infrastrutture, di cui è azionista la Cassa depositi e prestiti, ed ha lo scopo di finanziare le infrastrutture e le grandi opere pubbliche, direttamente o attraverso l'intermediazione di

banche, e di concedere finanziamenti a investimenti per lo sviluppo economico. Il capitale iniziale è pari a 1 milione di euro, i successivi aumenti di capitale sono determinati con decreto dal Ministro dell'Economia.

5. *La legge n.166 del 1 agosto 2002, "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti", (articolo 7), G.U. del 3 agosto 2002, n.181, S.O. n. 158/L*

La legge collegata alla finanziaria 2002 detta nuove regole in materia di appalti, introducendo alcune modifiche sostanziali alla legge quadro sugli appalti pubblici (la cosiddetta Merloni-*quater*), e quindi alla stessa legislazione ordinaria.

- Per quanto riguarda la programmazione non sarà più necessario il programma triennale per le opere di importo inferiore a 100.000 euro e gli studi di fattibilità sono previsti soltanto per quelle oltre 1 milione.
- Per la progettazione si potrà ricorrere all'affidamento fiduciario sino a 100.000 euro, è previsto (e incentivato anche con un premio sul fatturato) il consorzio stabile tra società di ingegneria e società di professionisti, vengono salvaguardate le tariffe professionali del D.M. 4/4/01 ed è abrogato il divieto sotto soglia per le società di ingegneria.
- Per le concessioni di lavori pubblici è eliminato in vincolo della durata trentennale e quello del finanziamento pubblico limitato al 50%, diventa facoltativo l'affidamento a terzi del 30% dei lavori, ed infine per quelle affidate dopo il 30/6/02 verranno applicate solo le norme in materia di pubblicità, di termini di gara e quelle per la qualificazione.
- L'appalto integrato sarà ammesso senza limiti sotto i 100.000 euro e sopra i 10 milioni, è prevista la dimostrazione dei requisiti progettuali da parte dell'impresa, anche con progettisti nominati o associati, ed è fatto divieto di ribassare i costi di progettazione.
- Rispetto alla qualificazione diventa quinquennale la validità dell'attestazione Soa, con verifica entro il terzo anno, ed è introdotta la possibilità per il committente di richiedere, quale ulteriore requisito per i lavori di restauro, l'esecuzione di lavori nello specifico settore di intervento.
- Rispetto al project financing viene attribuito diritto di prelazione al promotore che avrà la possibilità di adeguarsi alla proposta vincente e ottenere automaticamente la concessione. Viene anche aggiunta una nuova scadenza (31 dicembre) qualora nel primo termine (30 giugno) non fossero pervenute proposte; dalla ricezione di queste l'amministrazione avrà 4 mesi per valutarle e avviare la seconda fase della gara che potrà avvenire anche con la procedura dell'appalto concorso.
- Per il subappalto la quota massima di lavori da affidare a terzi è rimasta al 30% ed è previsto il divieto di ricorrervi anche quando una sola delle categorie superspecializzate è di importo superiore al 15% dell'importo del contratto.

6. *Dpef 2004 – 2007 (Consiglio dei Ministri del 16 Luglio 2003 e relativo aggiornamento 30 Settembre 2003)*

Nel provvedimento si introduce un'articolazione ulteriore delle opere strategiche inserite nella Legge Obiettivo (vedi oltre il paragrafo 1.6).

1.3. Le innovazioni procedurali

La normativa speciale per le opere strategiche produce effetti diretti e indiretti sul mercato delle opere pubbliche. Innanzitutto come si è detto si formalizza l'esistenza di due mercati paralleli, il primo nel quale rientrano alcune centinaia di interventi (vedi oltre) regolato con procedure più celeri e soprattutto con tempi certi, il secondo quello tradizionale dove continuano ad applicarsi le vecchie regole della "legge Merloni" (per quanto parzialmente riformata dall'articolo 7 della legge n. 166 del 2002) e dove, quindi, potrebbero giocare in modo determinante fattori di indeterminazione dei tempi.

Rispetto alla pianificazione delle opere con le nuove norme speciali si rafforza il ruolo centrale dell'esecutivo nella individuazione e programmazione di opere che vengono considerate non soltanto di rilevanza nazionale, ma strategiche per lo sviluppo del Paese, ma al tempo stesso si assegna un ruolo determinante alle Regioni e alle Province autonome interessate territorialmente alle singole opere, con le quali è richiesta l'"intesa" preventiva rispetto all'inserimento del programma (secondo le modifiche alla legge n. 443 introdotte dall'articolo 13, comma 3, della legge n. 166 del 2002). Si ricorda che sul valore di tale intesa è stata fondata dalla Corte costituzionale la valutazione di legittimità costituzionale della legge n. 443 (sentenza n. 303 del 2003).

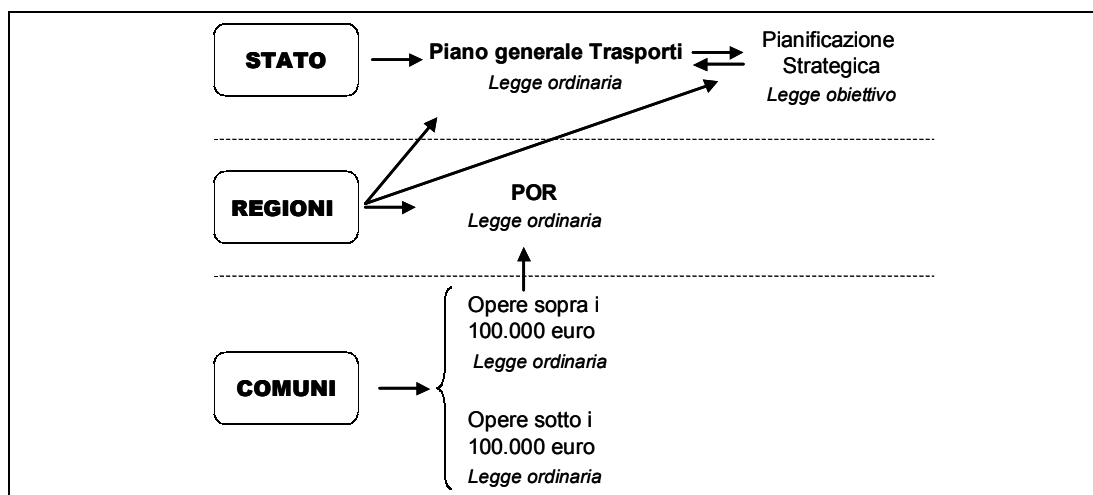
La legge, prevede poi che il programma così predisposto venga inserito nel DPEF, con l'indicazione delle risorse stanziare per la realizzazione, e ne segua l'iter che, com'è noto, si conclude con una deliberazione parlamentare.

Nell'elenco riportato – in sede di prima applicazione – dalla Delibera CIPE n. 121, ricorrono alcune delle principali infrastrutture da tempo programmate, dai tratti ad Alta velocità della Torino – Milano – Trieste all'autostrada Salerno – Reggio Calabria, ma bloccate per vari motivi, con l'aggiunta di nuovi interventi, fra cui il principale è certamente il Ponte sullo stretto di Messina. Sono queste le opere per le quali si attiverà con priorità assoluta il meccanismo della nuova legge, mentre sul lungo elenco che le accompagna ricadranno soprattutto vantaggi di tipo temporale e procedurale, godendo del meccanismo gestionale centralizzato facente capo al Cipe, al quale è demandato il duplice ruolo di cabina di regia e di soggetto operativo.

Il sistema, oltre a rafforzare la programmazione nazionale, interviene anche sulla pianificazione locale, prevedendo la possibilità per le opere di valore inferiore ai 100.000 euro di essere realizzate anche senza il loro inserimento nei Piani

operativi regionali. In questo modo lo scenario attuale può essere riassunto dal seguente schema.

Figura 1.1. – La pianificazione delle infrastrutture



Fonte: Cresme

Le principali innovazioni procedurali riguardano:

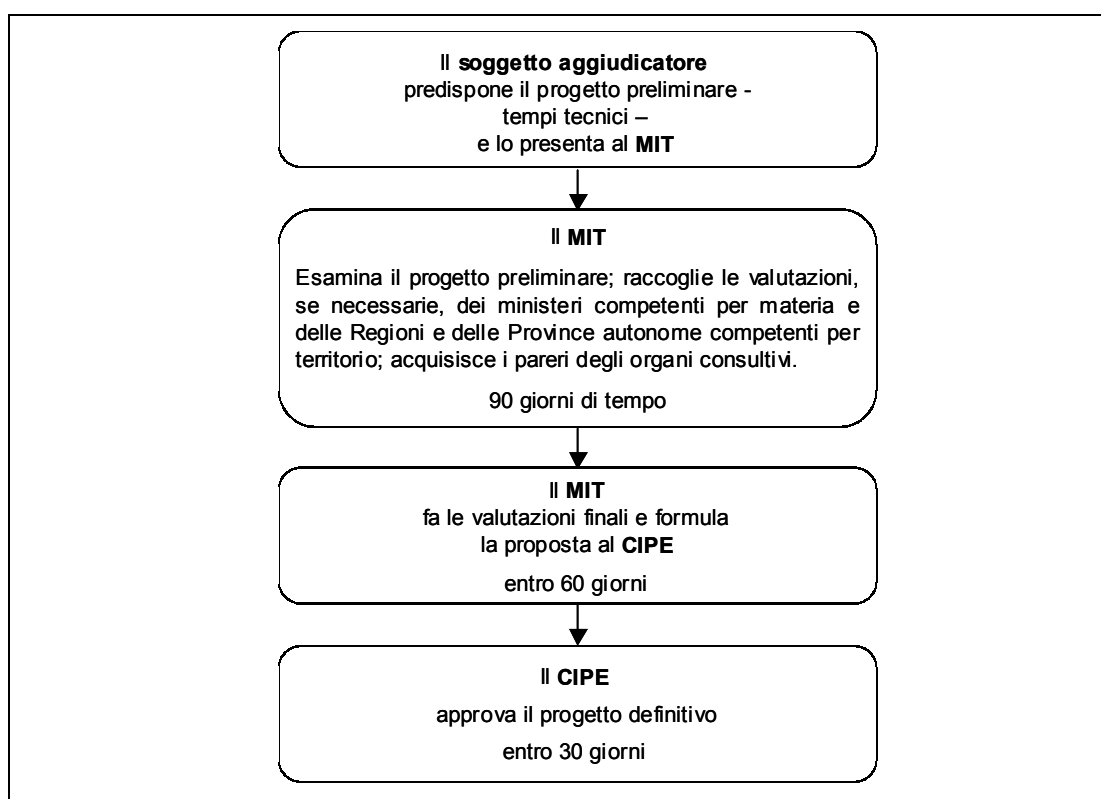
- L'anticipazione della Via e delle valutazioni dei diversi enti e soggetti interessati all'opera nella fase della progettazione preliminare fissando nella sua approvazione da parte del CIPE la fine del processo autorizzativo;
- Il ruolo di gestore del procedimento da parte del Ministero delle Infrastrutture che coordina e diventa il soggetto propulsore, collettore e responsabile del successo dell'operazione, nonché lo snodo strategico della Legge;
- La riduzione della Conferenza di servizi ad una funzione istruttoria e non decisionale in fase di verifica del progetto definitivo;
- La concentrazione nel Cipe di tutte le operazioni autorizzative;
- La fissazione di tempi certi riassumibili nei sei mesi che debbono intercorrere dalla consegna del progetto preliminare al MIT fino all'approvazione del Cipe e in ulteriori sette mesi il periodo che deve portare all'approvazione del progetto definitivo;
- La possibilità di affidare la realizzazione dell'opera già dall'approvazione del progetto preliminare attraverso l'individuazione di un concessionario o di un contraente generale oppure a partire dal progetto definitivo attraverso lo strumento dell'appalto integrato;
- Un'accelerazione dei tempi di realizzazione attraverso lo strumento della concessione di costruzione e gestione;
- La possibilità di ricorrere ad un unico referente realizzativo, il *general contractor* o contraente generale, un soggetto al quale affidare la responsabilità im-

prenditoriale dell'intera opera. Il contraente generale dovrà avere capacità organizzative e finanziarie per assicurare il risultato finale, coordinando la realizzazione ed operando sia in proprio, direttamente, che tramite terzi.

1.4. Tempi e procedure della Legge Obiettivo

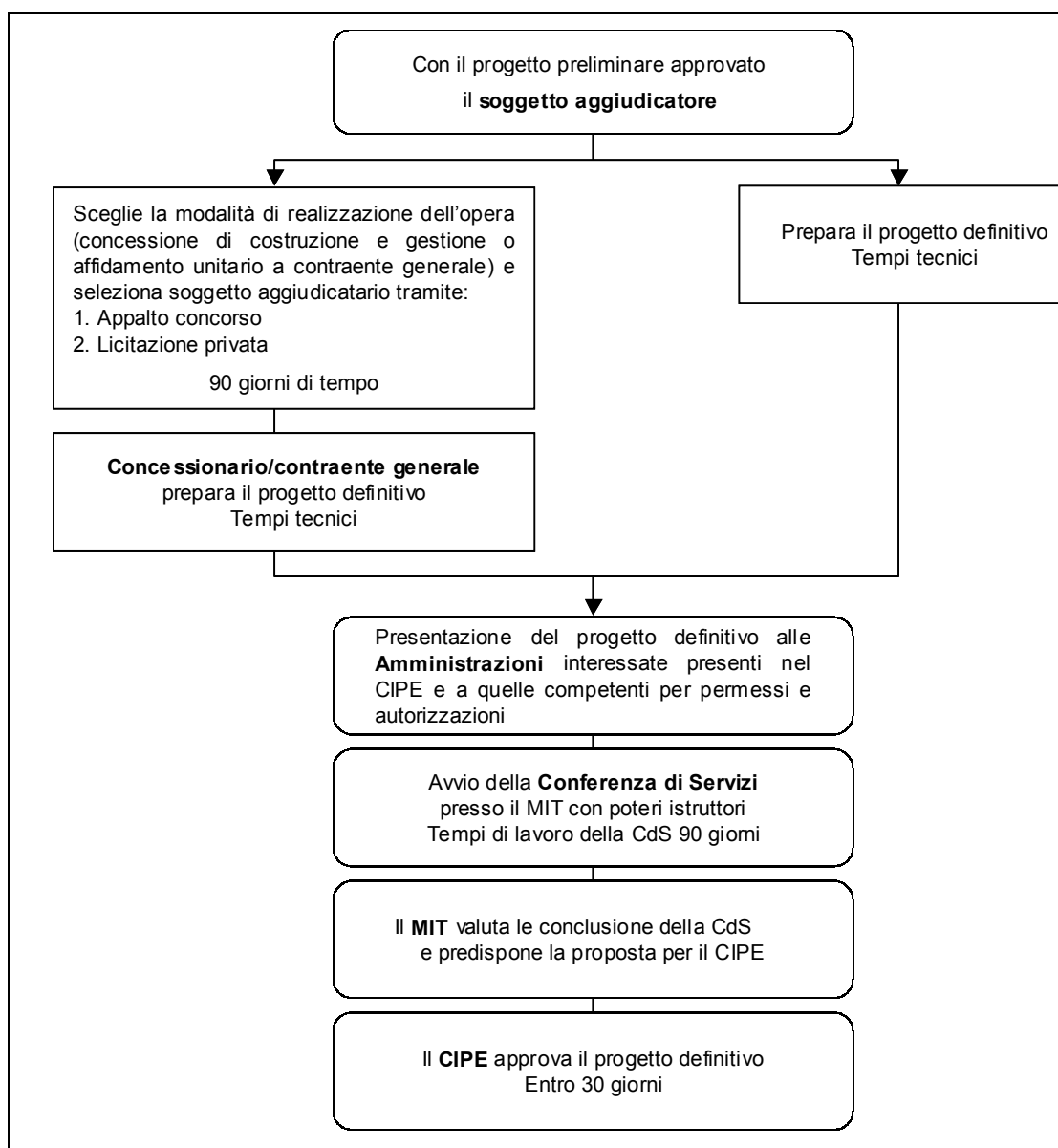
Per comprendere le novità della Legge Obiettivo si sintetizzano qui di seguito le diverse fasi procedurali in alcuni schemi.

Figura 1.2. - Progettazione preliminare con Legge Obiettivo



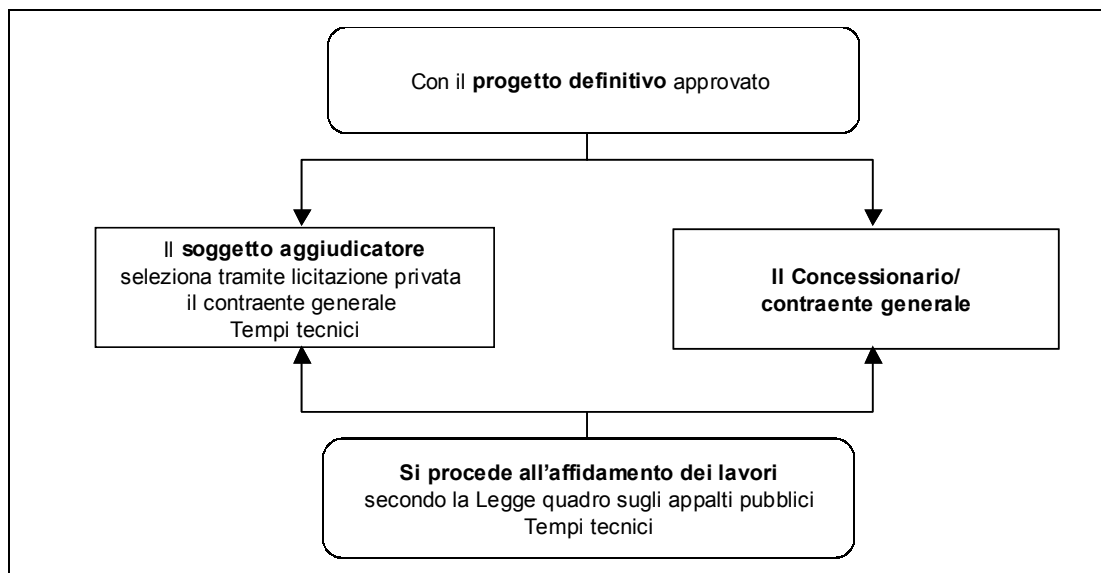
Fonte: Cresme

Figura 1.3. - Progettazione definitiva con Legge Obiettivo



Fonte: Cresme

Figura 1.4. – affidamento dei lavori



Fonte: Cresme

1.5. La questione delle risorse

Capire la situazione finanziaria che sta alla base della realizzazione del programma di interventi previsti dalla Legge Obiettivo non è semplice, in quanto le risorse finanziarie riferibili all'elenco delle opere strategiche non hanno una fonte omogenea.

Infatti, con l'articolo 13 della legge n. 166, e successivamente, con la legge finanziaria per l'anno 2004 (Tab. 1 allegata alla legge 24 dicembre 2003, n. 350) viene assegnato un paniere di risorse alla "progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, individuate in apposito programma approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), e per le attività di istruttoria e monitoraggio sulle stesse". Tuttavia – secondo l'impianto della stessa legge n. 443 - le risorse così stanziare non sono esaustive, in quanto esse "si aggiungono ai finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili" (art. 1, comma 1, della legge n. 443). Pertanto la effettiva informazione circa la disponibilità finanziaria attribuibile a ciascuna opera è un dato che va costruito attraverso una raccolta di dati – non sempre agevole – su un elenco aperto di fonti possibili. Fra queste si ricorda, in primo luogo, lo stesso bilancio dello Stato, di cui non è dato sapere quali U.P.B., o parti di esse,

siano destinate ad opere comprese nel programma (stime in proposito sono fornite dall'ANCE³). Inoltre, come riportato anche da recentissime notizie di stampa⁴, dovrebbe essere inclusa in un conteggio complessivo delle risorse anche la disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate istituito dagli articoli 60 e 61 della legge n. 289 del 2002 (finanziaria per il 2003), almeno per la parte afferente ad opere inserite nel programma.

Questo aspetto rivela senz'altro la sua criticità nella prospettiva di un monitoraggio permanente ed esaustivo dell'attuazione del programma, a fini conoscitivi e di controllo, e dovrebbe rappresentare uno degli elementi più qualificanti di un flusso informativo adeguato da parte del Governo nei confronti del Parlamento.

A quanto detto può aggiungersi un ulteriore elemento di complessità, dovuto al ripetersi di norme di rango legislativo che coprono stanziamenti per opere non inserite nella programmazione di cui alla legge 443, a valere sui limiti d'impegno che – con il citato art. 13 della legge n. 166 – erano stati destinati alla realizzazione del programma. In particolare, l'art. 80, comma 21, della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (finanziaria 2003), ha previsto che nell'ambito del programma di infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, possono essere ricompresi gli interventi straordinari di ricostruzione delle aree danneggiate da eventi calamitosi. A seguito di tale disposizione sono stati coperti con i fondi della legge n. 166 una serie di interventi (vedi tabella). A queste "detrazioni" si è aggiunto di recente anche lo stanziamento per gli interventi infrastrutturali nella città di Parma di cui al decreto legge n. 113 del 2004.

In sostanza, le risorse "aggiuntive" che risulterebbero disponibili per opere strategiche – sulla base delle delibere CIPE e degli altri atti normativi approvati dal Parlamento - (risorse riferibili all'art. 13 della legge n. 166 del 2002 e alla Tab. 1 della legge n. 350 del 2003) risultano, a seguito delle recenti modifiche normative, le seguenti:

³ Vedi Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni 2004.

⁴ Vedi Italia Oggi, 13.5.2004.

Situazione al 15 maggio 2004 delle “risorse aggiuntive” (milioni di euro)⁵

| | Descrizione del finanziamento | Riferimento normativo | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | Totale |
|---|--|---------------------------|-------|--------|--------|--------|------|---------|
| A | Lim. impegno art.13, co.1, L. 166/2002 | | 193,9 | 160,4 | 109,4 | | | 463,7 |
| B | Lim. impegno tab. 1 L.F. 2004 | | | | | 195,5 | 245 | 440,5 |
| C | Altre finalizzazioni | | | 54,05 | 18 | 11,45 | 5 | 88,5 |
| | Riduzione capitolo di bilancio per economie FROP ⁶ | art. 71 L. 289/02 | | 25 | | | | 25 |
| | Lim. impegno D.L. n. 15/2003 per ricostruzione post-calamità ⁷ | art.1, co.2 D.L. 15/03 | | 20 | | | | 20 |
| | Definanziam. tab. E della L.F. 2003 | Tab.E L.289/02 | | | 18 | | | 18 |
| | Lim. impegno D.L. n. 192/2003 per F.do di solidarietà nazionale calamità naturali per imprese agricole | art.1, co. 1 D.L. 192/03 | | 9,05 | | | | 9,05 |
| | Riduzione di spesa D.L. n. 355/03 per ricostruzione nei comuni colpiti da eventi sismici e da altre calamità | art.20, co. 2 D.L. 355/03 | | | | 5,0 | 5 | 10 |
| | Infrastrutture città di Parma | art. 1, co.1 D.L. 113/04 | | | | 6,45 | | 6,45 |
| D | Assegnazioni per opere strategiche ⁸ | | 193,9 | 87,085 | 88,577 | | | 369,562 |
| E | Risorse residue disponibili⁹ | | - | 19,265 | 2,823 | 184,05 | 240 | 446,138 |

Fonte: elaborazione Servizio studi su dati CIPE.

⁵ Gli importi indicati in tabella sono tutti da intendersi come prime quote annuali di limiti di impegno pluriennali.

⁶ Fondo rotativo per le opere pubbliche. Si veda, in proposito, anche la relazione tecnica relativa all'art. 36 dell'A.C. 3200.

⁷ Nella disposizione viene specificato che tali interventi si riferiscono alle calamità per le quali siano intervenute “disposizioni legislative o per le quali sia stato deliberato lo stato di emergenza ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della legge 24 febbraio 1992, n. 225”.

⁸ Per il dettaglio degli importi destinati ad ogni singolo intervento si rinvia alla tabella contenuta nella Delibera CIPE n. 63 del 25 luglio 2003 “Rideterminazione quote dei limiti di impegno precedenti. Assegnazioni e indicazioni di ordine procedurale e finanziario”, pubblicata nella G.U. n. 248 del 24 ottobre 2003. A questi importi sono stati aggiunti quelli previsti dal decreto interministeriale n. 5279 del 20 marzo 2003 per la progettazione risorse per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio. Non sono invece inclusi quelli della Delibera CIPE n. 68 del 2003 (Autostrada Messina-Palermo) che stanziavano risorse a valere sul Fondo per le aree sottoutilizzate.

⁹ E = A + B - C - D.

Le risorse indicate nell'ultima riga della tabella, è bene chiarirlo, non corrispondono a quelle disponibili nel capitolo 7060/Infrastrutture e trasporti del Bilancio dello Stato, nel quale sono allocati i fondi di cui all'articolo 13 della legge n. 166, e ciò è dovuto alle normali procedure amministrative per l'impegno di spesa.

Si osserva inoltre che dal quadro normativo di cui si è dato conto nella tabella sono state escluse quelle disposizioni che non recano autorizzazioni di spesa formulate in modo chiaro (art. 80, commi 21 e 28 ed art. 60, commi 4 e 5, della legge n. 289 del 2002).

In conclusione, il quadro finanziario appare ancora indefinito, e le stesse risorse aggiuntive rischiano di rappresentare un dato difficilmente ricostruibile, soprattutto ove la prassi legislativa menzionata dovesse consolidarsi.

Le informazioni e la documentazione rilevata nel Rapporto consentono di procedere per step successivi partendo dal quadro previsionale di spesa per arrivare a cercare di quantificare l'ammontare della disponibilità finanziaria attuale e le prospettive future.

Nel Rapporto CNEL dell'autunno 2003 si sintetizzava la situazione nel seguente modo:

| | | |
|--|-------|--------------------|
| Risorse necessarie stimate dal Governo per la realizzazione del programma / Delib.121/2001 | 125,8 | (miliardi di euro) |
| Risorse disponibili | 11,9 | (miliardi di euro) |
| Risorse aggiuntive al 30/11/2002 | 16,0 | (miliardi di euro) |
| Risorse private (concessioni autostradali) | 4,0 | (miliardi di euro) |
| Risorse provenienti dal QCS)POR _PON) | 6,0 | (miliardi di euro) |
| Totale risorse disponibili alla fine del 2002 | 37,9 | (miliardi di euro) |
| Risorse mancanti | 87,9 | (miliardi di euro) |

Nel luglio 2003 inoltre erano state individuate risorse aggiuntive da reperire pari a 49,3 miliardi di cui:

| | | |
|------------------------|------|------------------|
| dall'UE : | 19,8 | miliardi di euro |
| da contributi privati: | 29,5 | miliardi di euro |
| con uno sbilancio di: | 38,6 | miliardi di euro |

Allo stato attuale di attuazione del programma, che può essere sintetizzato nel raggiungimento dell'obiettivo di avere sul nastro di partenza la quasi totalità della progettazione preliminare, di cui in una percentuale intorno del 30% (in termini di valore delle opere), approvata dal CIPE – la situazione appare in movimento ad iniziare dal valore complessivo della spesa necessaria alla realizzazione delle opere strategiche.

Le risorse complessivamente necessarie, stimate sulla base dell'attuale fase progettuale ammonterebbero, infatti, ad almeno 231,792 miliardi di euro (come viene diffusamente illustrato al paragrafo 3.1). E si tratta comunque di un valore destinato a crescere ulteriormente, considerato che nella maggior parte dei casi si tratta di progetti preliminari e che stazioni appaltanti come Anas e Ferrovie stimano margini di crescita minimi del 10% dal passaggio da una fase progettuale all'altra.

Confrontando stato attuale e quadro finanziario, il *gap* attuale in termini di risorse disponibili ammonterebbe a circa 193 miliardi di euro. Comprendendo tra le acquisite quelle individuate la differenza si ridurrebbe a circa 144 miliardi.

Le "opere attivate"

Per capire lo stato di avanzamento del programma da più parti si è quantificata l'azione del Governo in termini di opere attivate, ovvero opere per le quali il MIT sia in possesso almeno del progetto preliminare.

Il valore (ovvero la spesa necessaria per la loro realizzazione) viene stimata proprio nella progettazione preliminare in 93 MLD e 553 milioni di euro.

Una ricostruzione più dettagliata sulle opere attivate è effettuata dal III Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali predisposto dal CNEL in collaborazione con il MIT (21 aprile 2004).

Lo stato di attività del CIPE

Secondo il monitoraggio CNEL-MIT dell'aprile 2004, l'attività del CIPE in questo anno e mezzo ha riguardato l'approvazione di progetti pari ad un valore delle opere di 31 miliardi e 381 milioni di euro.

Rispetto a questa necessità di spesa le risorse disponibili (pubbliche e private) ammonterebbero a 12 miliardi e 454 milioni dei quali 3 miliardi e 471 milioni messi a disposizione dal CIPE.

1.6. Gli elenchi delle opere e l'organizzazione dei dati del monitoraggio

La metodologia

Il punto di partenza per individuare l'elenco completo delle opere sottoposte al presente monitoraggio, è l'*allegato 1* della 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 beneficeranno della LO solo per le procedure.

Non sono oggetto del 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 (19 su 21), i DPEF 2003-2006 e 2004-2007, il III rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali predisposto dal CNEL in collaborazione con il MIT, i soggetti aggiudicatori, nonché i bandi e i risultati di gara relativi a tali opere.

Questa ricognizione ci ha permesso un ulteriore dettaglio: le 228 opere hanno generato 358 interventi, e 188 sottointerventi e su questi si è esercitato il monitoraggio.

Tabella 1.1. – Lo scenario di riferimento

| MACRO OPERA | OPERE | INTERVENTI | SOTTOINTERVENTI |
|---|--------------|-------------------|------------------------|
| 1 SISTEMA VALICHI | 4 | 0 | 0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 22 | 73 | 16 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO- BRENNERO | 2 | 6 | 11 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 19 | 53 | 24 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 11 | 17 | 4 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 8 | 7 | 11 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. | 2 | 2 | 4 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 2 | 0 | 0 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 20 | 60 | 46 |
| 10 SISTEMI URBANI | 35 | 87 | 30 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 8 | 13 | 3 |
| 12 HUB PORTUALI | 12 | 17 | 25 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 14 | 21 | 14 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 4 | 2 | 0 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 65 | 15 | 0 |
| 16 PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO | 0 | 0 | 0 |
| 17 PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE | 228 | 373 | 188 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

1.7. La distribuzione regionale delle opere strategiche

Seguendo la metodologia sopra descritta si è provveduto a sintetizzare l'articolazione regionale delle opere nell'ambito delle sette macroinfrastrutture individuate dall'Allegato 1 della Delibera CIPE 121/2001.

La tabella di sintesi evidenzia la distribuzione delle opere sul territorio. Essendo diverse le opere che attraversano più di una regione ogni qualvolta questo avviene l'opera sarà quantificata più volte.

Le Regioni maggiormente interessate da opere strategiche sono la Lombardia e la Puglia con 28 opere, seguite dalla Sicilia con 27 e dalla Basilicata con 26. In queste due regioni incidono le opere idriche. Una sintesi può essere colta anche dalla divisione per Area Territoriale. Delle 228 opere individuate, il maggior numero di esse si colloca nel Mezzogiorno, 123, di cui 65 di opere idriche; seguite dalle Regioni centrali con 68 e dal Nord con 31.

Tabella 1.2. – La ripartizione territoriale degli interventi strategici per regione

| | REGIONE | MACRO OPERE | OPERE |
|----|------------------------------|--------------------|--------------|
| 1 | Valle D'Aosta | 1 | 2 |
| 2 | Piemonte | 5 | 14 |
| 3 | Lombardia | 6 | 28 |
| 4 | Liguria | 4 | 7 |
| 5 | Trentino Alto Adige | 3 | 3 |
| 6 | Veneto | 8 | 17 |
| 7 | Friuli Venezia Giulia | 3 | 5 |
| 8 | Emilia Romagna | 6 | 18 |
| 9 | Toscana | 6 | 12 |
| 10 | Umbria | 3 | 8 |
| 11 | Marche | 4 | 7 |
| 12 | Lazio | 6 | 17 |
| 13 | Abruzzo | 3 | 14 |
| 14 | Molise | 3 | 9 |
| 15 | Campania | 6 | 21 |
| 16 | Puglia | 6 | 28 |
| 17 | Basilicata | 3 | 26 |
| 18 | Calabria | 5 | 12 |
| 19 | Sicilia | 7 | 27 |
| 20 | Sardegna | 2 | 17 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 1.3. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici per macroaree

| | OPERE | % |
|------------------------|--------------|---------------|
| Nord | 31 | 13,60 |
| Centro | 68 | 29,82 |
| Sud | 124 | 54,39 |
| <i>Non ripartibili</i> | 5 | 2,19 |
| TOTALE | 228 | 100,00 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

LA RIPARTIZIONE TERRITORIALE DEGLI INTERVENTI STRATEGICI

Tabella 1. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. VALLE D'AOSTA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------------------|---|--|------------------|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE PADANO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) | | |
| | | Potenziamento ed elettrificazione Aosta-Chivasso | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Tunnel Monte Bianco | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 2. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. PIEMONTE

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------------------------------|---|---|------------------|
| SISTEMA VALICHI | | | |
| | Traforo di sicurezza del Frejus | | |
| | Valico ferroviario del Frejus (solo tunnel di base) - Tratta Bruzzolo confine di Stato | | |
| | Valico ferroviario del Sempione (galleria elicoidale tra Domodossola-Iselle) | | |
| CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) | | |
| | | Potenziamento ed elettrificazione Aosta-Chivasso | |
| | | Tratta AV/AC Milano-Torino | |
| | | | Torino-Novara |
| | | | Novara-Milano |
| | SISTEMI FERROVIARI - Accessibilità ferroviaria Malpensa | | |
| | | Accesso Malpensa-Novara - Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate | |
| | | Interconnessione AV/AC Novara-Milano | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Gronda ferroviaria merci nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|--|------------------|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada Asti-Cuneo | | |
| | | 1. Tratta Massimini Perucca | |
| | | 2. Tratta Perucca-Consovero | |
| | | 3. Tratta Consovero-Castelletto S.-cuneo | |
| | | 4. Tratta Cuneo SS 231 | |
| | | 5. Tangenziale di Cuneo | |
| | | 6. Tratta Rocca Schivino-Isola d'Asti | |
| | | 7. Tangenziale S/O di Asti | |
| | | 8. Tratta Isola d'Asti-Motta | |
| | | 9. Tratta Motta-Govone | |
| | | 10. Tratta Govone-Neive-Garene | |
| | | 11. Tratta Guarene-Roddi | |
| | | 12. Tratta Roddi-Diga Enel | |
| | | 13. Tratta Diga Enel-Cherasco | |
| | | 14. Tratta Cherasco-Marene (A6) | |
| | | 15. Tratta Aree di Servizio Beinale-Magliano Alpi-Cherasco-Alba Ovest ed Est-Guarene | |
| | | 16. Tratta Caselli Bra-Marene-Cherasco-Verduno-Roddi-Alba Ovest Alba Est | |
| | | 17. Impianti | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|--|---|---|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. - Asse stradale pedemontano (piemontese- lombardo-veneto) | | |
| | | Pedemontana piemontese (Biella-Carisio; Rollino-Masserano-Romagnano Sesia) | |
| | | | Sud Ovest Biella - Vi- gliano - Carisio A4 |
| | | | Est Biella - Rollino di Masserano-Roma- gnano Sesia (A26) |
| CORRIDOIO PLURI- MODALE TIRRENI- CO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Ven- timiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) | | |
| | | Genova - Milano - Terzo valico dei Giovi | |
| | | Tratta ferroviaria Novara-Domodossola sop- pressione dei passaggi a livello | |
| | | Rettifica della Gobba di Gozzano | |
| | | Potenziamento linee di accesso sud al Vali- co del Sempione: raddoppio Vignale- Oleggio-Arona | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Torino: nodo ferroviario e stazione | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di sta- zione: Torino Porta Nuova | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|--|---|
| | | stazione: 1. Parcheggio interrato Via Sacchi; 2. Sistemazioni superficiali e arredo urbano aree esterne stazione V. Sacchi; 3. Sistemazioni superficiali e arredo urbano aree esterne stazione via Nizza | |
| | | Rilocalizzazione di P.N. | |
| | | Passante ferroviario di Torino | |
| | | | Collegamento della Torino-Ceres alla rete RFI |
| | | | Abbassamento del piano del ferro a Dora |
| | Torino metropolitana (tratte 3, 4 e 6) | | |
| | | Tratta funzionale 3: Collegno-Cascine Vica | |
| | | Tratta funzionale 6: Cascine Vica-Rivoli A32-Rosta | |
| | | Tratta funzionale 4: Lingotto-Nizza-Bengasi | |
| | | Parcheeggi di interscambio | |
| | Nodo di Ivrea | | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Centro merci di Novara | | |
| | | Terminale ovest | |
| | | Terminale est | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. LOMBARDIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------------------|---|---|--|
| CORRIDOIO PLURIMO-DALE PADANO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) | | |
| | | Tratta AV/AC Milano-Torino | |
| | | | Novara-Milano |
| | | AV/AC Milano-Verona | |
| | | Nodo di Milano - potenziamento impianto merci | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Accessibilità ferroviaria Malpensa | | |
| | | Raddoppio tratta Carnate-Airuno | |
| | | Itinerario Nord merci (Saronno, Seregno, Novara) - Tratta Saronno-Seregno | |
| | | | Riqualificazione dell'intera linea: elettrificazione, costruzione di un secondo binario, segnalamento e telecomunicazione, riqualificazione e posizionamento degli impianti di stazione, automazione e/o eliminazione passaggi a livello |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|--|
| | | | Ammodernamento del piazzale di Saronno e nuova tratta Busto-Malpensa |
| | | | Collegamento ferroviario Saronno-Malpensa: Interramento di Castellanza - lotto 2 |
| | | | Completamento del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa: raddoppio tratta bivio Sacconago-Vanzaghelo |
| | | Nuovo collegamento Arcisate (I) - Stabio (CH) (Gottardo) | |
| | | Raddoppio Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina | |
| | | Accessibilità da Nord all'aeroporto di Malpensa | |
| | | Stazione passante di Malpensa e collegamento con la linea del Sempione (connessione Malpensa - Ferrovia Sempione) | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Accessibilità Valtellina (Campionati mondiali di sci) | | |
| | | Ammodernamento linee Colico-Chiavenna e Lecco-Tirano | |
| | | Messa in sicurezza linee ferroviarie Colico-Chiavenna e Lecco-Tirano | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|---|------------------|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Accessibilità stradale Valtellina | | |
| | | SS n. 38 : Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano | |
| | | SS n. 38 : Tratto Tartano-Sondrio | |
| | | SS n. 38 : Tratto Tresivio-Stazzona | |
| | | SS n. 38 : Variante di Tirano - tratto Stazzona-Lovero | |
| | | SS n. 36 : Variante di Valchiavenna (variante di Chiavenna) - Gera Lario-Chiavenna | |
| | | SS n. 38 : Variante di Bormio | |
| | | SS n. 38 : Completamento della tangenziale di Sondrio dallo svincolo di Montagna allo svincolo di Tresivio | |
| | | SS 36-38 Sicurezza gallerie esistenti da Lecco a Bormio | |
| | | SS n. 36 Riqualfica e statizzazione alternativa al tratto Gera Lario-Chiavenna - 1° stralcio dallo svincolo di Gera Lario alla variante di Novate Mezzola | |
| | | SS n. 36 Riqualfica e statizzazione alternativa al tratto Gera Lario-Chiavenna - 2° stralcio dalla variante di Novate Mezzola allo svincolo di Chiavenna | |
| | | SS n. 36. Riqualfica tratta Monza-Cinisello | |
| | | SS n. 39: potenziamento variante di Corteno Golgi | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|------------------|
| | | SS n. 36: riqualifica tratta Chiavenna-Campodolcino (I e II lotto) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Accessibilità Malpensa | | |
| | | SS 33 del Sempione: variante del Sempione da Rho alla nuova SS 341 - lavori di costruz. della variante tra abitati di Rho e Gallarate | |
| | | Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa (Variante di Abbiategrasso): SS 11 Padana Superiore e SS 494 Vigevanese, lavori di costruzione del collegamento tangenziale tra la SS 11 a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano - variante di Abbiategrasso | |
| | | Collegamento A 8 e A4: SS 341 Gallaratese - lavori di costruzione del collegamento stradale tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara - tratto compreso tra l'Autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la SS 527 in Comune di Vanzaghello. | |
| | | Raccordo autostradale A8 SS 336 - Bretella di Gallarate | |
| | | Completa. del raccordo tra la A4 e l'aeroporto di Malpensa - raccordo autostradale tra la SS 527 Bustese e la SS 11 Padana Superiore, con connessione all'Autostrada A4 casello di Boffalora. | |
| | | Variante di Magnago da Busto Arsizio a Malpensa Boffalora | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|---|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. - Asse stradale pedemontano (piemontese-lombardo-veneto) | | |
| | | Sistema pedemontano lombardo e opere complementari (compreso Bergamo-Lecco) | |
| | | | Sistema Pedemontano e opere connesse: Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo |
| | | | Collegamento Lecco-Bergamo: Variante di Calolziocorte |
| | | | Collegamento Lecco-Bergamo: Variante di Vercurago |
| | | | Collegamento Lecco-Bergamo: Variante di Cisano Bergamasco |
| | | | Collegamento Lecco-Bergamo: collegamento Calusco d'Adda-Terno |
| | | | Collegamento Lecco-Bergamo: collegamento Calco-ponte di Brivio-Cisano |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostrad. medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|----------------------------------|------------------|
| | | Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada A4 Torino-Trieste - Tratta Milano-Bergamo-Brescia: quarta corsia + emergenza Milano Est-Bergamo | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Autostrada della Valtrompia: nuova tratta autostradale tra la A4-Brescia centro e l'abitato di Lumezzane (Valtrompia) | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Tangenziale est esterna di Milano | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Tangenziale sud di Brescia - Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4) di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqualificazione viabilità ex SS n° 415 Pallese | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqualificazione viabilità ex SS n° 236 Goitese | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqualificazione viabilità SS n° 45 bis Gardesana Occidentale | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|---|------------------------------|
| | | SS n° 45 bis Gardesana Occidentale: lavori di ammodernamento in sede e collegamento con la S.S. 572 a Salò - 3° lotto, 3° stralcio | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Accessibilità Valcamonica: SS n.° 42 del Tonale e della Mendola e SS 510. | | |
| CORRIDOIO PLURIMO-DALE TIRRENO-BRENNERO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Verona-Brennero (Ti-Bre) - Sviluppo rete merci | | |
| | | Asse ferroviario Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna | |
| | | | Parma-Suzzara |
| | | | Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara |
| | | Nodo di Poggio Rusco: interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazione del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete (completamento) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia (Ti-Bre): raccordo autostradale della A22 Brennero-Modena (Nogarole Rocca) con la A15 Parma-La Spezia (Fontevivo) | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|---|--|
| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) | | |
| | | Potenziamento linee di accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Laveno-Luino | |
| | SISTEMI FERROVIARI- Potenziamento sistema Gottardo | | |
| | | Quadruplicamento linea Chiasso-Monza, tratto bivio Rosales-Seregno | |
| | | Potenziamento Monza-Milano | |
| | | Triplicamento linea Gallarate-Rho | |
| | | Gronda ferroviaria nord est di Milano - tratta Seregno-Bergamo | |
| CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero | | |
| | | Bologna-Verona-Raddoppio | |
| | | | Crevalcore-San Felice sul Panaro + Poggio Rusco-Nogara |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|---|
| | | | lavori di raddoppio tratta ferroviaria S. Felice sul Panaro (e) – Poggio Rusco (e) linea ferroviaria Bologna-Verona consistenti in opere civili, luce e forza motrice, mitigazione dell'impatto ambientale, preparazione della sede ferroviaria |
| | | | Esecuzione delle fondazioni e dell'elevazione pile del viadotto sul Po tra la pk 67+021,85 e la pk 67+975,25 della linea ferroviaria Bologna/Verona, nell'ambito dei lavori di raddoppio della stessa. (PA-826) |
| | | Bologna-Verona Potenziamento tecnologico | |
| | | | Impianto di BAB tra Tavernelle e Nogara |
| | | | Realizz. apparati ACEI nelle staz. di Crevalcore, San Felice sul Panaro, Poggio Rusco, Ostiglia, di sistemi BCA nella tratta San Giovanni-Nogara, di impianti di telefonia selettiva, ecc |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|---|---|---|
| | | | Sottostazioni elettriche di Tavernelle, Ostiglia e Mirandola, della cabina di trazione elettrica di Poggio Rusco e dell'adeguamento della sottostazione elettrica di Crevalcore. |
| | SISTEMI FERROVIARI- Asse ferroviario Milano-Firenze | | |
| | | tratta AV Milano-Bologna | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Milano: nodo ferroviario e stazioni | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Milano centrale | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione | |
| | | | A: 1. Piazza Duca D'Aosta - Parcheggio Kiss e Ride; 2. Piazza Duca D'Aosta - Modifica accessi alla metropolitana; 3. Piazza Luigi di Savoia - Parcheggio interrato; 4. Piazza Luigi di Savoia - Nuova viabilità e sistemazioni di arredo urbano; 5. Piazza IV N |
| | | | B: 4° piano parcheggio |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|--|---------------------------------|
| | | | interrato a Piazza\Luigi Savoia |
| | Accessibilità metropolitana Nuovo Polo Fiera di Milano - Prolungamento della linea metropolitana M1 dall'attuale terminale di Molino Dolino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho compresa l'acquisizione di materiale rotabile (11 treni) la stazione intermedia di Pero e la stazione capolinea di Rho Fiera SFR-AC con funzione di accesso alla fiera nonché di nodo di interscambio AV/AC-SFR-MM-trasporto pubblico e privato su gomma. | | |
| | Accessibilità stradale Nuovo Polo Fiera Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Pero" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale. Monza metropolitana | | |
| | | Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola | |
| | | Nuova linea metropolitana M5 da Monza Bettola - tratta Garibaldi - Bignami | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|---|---|------------------|
| | Brescia Metropolitana | | |
| | | Prolungamento verso ovest - Fiera e verso nord - Concesio | |
| | | Prolungamento in Val Trompia | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Opere complementari del centro intermodale di Segrate – potenziamento dell'itinerario della S.P. 103 Antica di Cassano da Milano a Melzo (funzionale all'accessibilità stradale al terminal intermodale di Segrate) | | |
| | | Realizzazione viabilità di accesso - I lotto II stralcio | |
| | Conca di accesso e attrezzature al porto di Cremona | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 4. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. LIGURIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|--|---|--|
| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Verona-Brennero (Ti-Bre) - Sviluppo rete merci | | |
| | | Potenziamento e raddoppio tratte prioritarie Pontremolese | |
| | | | Nuovo fascio merci nella stazione di La Spezia marittima |
| | | | Completamento terzo binario della tratta Vezzano Ligure-La Spezia-Migliarina |
| | | | Raddoppio tratta Santo Stefano Magra-Aulla-Chiesaccia |
| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) | | |
| | | Genova - Milano - Terzo valico dei Giovi | |
| | | Ventimiglia-Genova | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|---|
| | | | Tratta Andora - San Lorenzo al Mare |
| | | | Tratta Andora - Finale Ligure |
| | | Nodo ferroviario di Genova: potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole | |
| | | | Lotto 1 tratta Voltri-Pegli - Completamento della variante tra Genova Voltri e Genova Pegli (spostamento a mare della tratta) con sistemazione della stazione di Voltri e realizzazione di aree di parcheggio e del nuovo scalo merci a servizio dei traffici portuali. |
| | | | Lotto 2 prolungamento lato levante della bretella di Genova Voltri – Prolungamento della bretella Genova Voltri fino alla linea succursale dei Giovi in prossimità del bivio Polcevera (connessione della tratta Voltri-Borzoli con linee esistenti) |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|------------|--|
| | | | Lotto 3 specializzazione della linea dei Giovi al traffico locale con eliminazione delle interferenze delle linee nell'ambito della stazione Sampierdarena (completamento della tratta Voltri-Sampierdarena) |
| | | | Lotto 4 riassetto degli impianti di Genova Brignole conseguente al servizio metropolitano da estendere fino all'area di Terralba – sestuplicamento della tratta Genova Principe-Genova Brignole con riassetto degli impianti di Genova Brignole finalizzato all'estensione del servizio metropolitano all'area di Terralba con una nuova fermata e prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e San Tommaso e il riutilizzo della Galleria delle Grazie (tratta Genova Brignole-Terralba). |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamento SS 28 Colle di Nava | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|------------------------------|--|------------------|
| | | Variante a monte dell'abitato di Imperia (da Pontedassio a Imperia) | |
| | | Galleria di Valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28 | |
| | | Variante di Pieve di Teco | |
| | | Variante di Chiusavecchia | |
| | | Variante all'abitato di Imperia - Aurelia bis: tratto tra Diano Marina ed Imperia | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Genova: stazione ferroviaria | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Genova Brignole | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione - Genova Brignole:1. Sistemazioni superficiali piazza Verdi; 2. Nuova viabilità di accesso alla stazione da Via De Amicis e magazzini; 3 Parcheggio multipiano fuori terra piazza\Verdi-via De Amicis; 4. Sistema integrato di videosorveglianza | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|------------------|
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Genova Porta Principe | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione – Genova Porta Principe:1. Parcheggio interrato (doppio impianto) e sistemazioni superficiali piazza Acquaverde; 2. Parcheggio interrato (doppio impianto) fascio binari; 3 Sistemazioni esterne stazione e collegamenti verticali a stazione interrata FS; 4. Sistema integrato di videosorveglianza | |
| | Genova metropolitana: adeguamento rete metropolitana di Genova | | |
| | | Tratta Brin-Canepari | |
| | | Tratta De Ferraris-Brignole | |
| | | Tratta Brignole-stadio | |
| | | Tratta Stadio-Staglieno e prolungamento verso S. Martino | |
| | Nodo stradale e autostradale di Genova | | |
| | | Adeguamento, collegamento tra le autostrade A 10, A 12, A7 e A 26 compresa la sistemazione dei nodi di Voltri, San Benigno e Polcevera | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---------------------|---|---|--|
| | | Sistemazione del nodo di Rapallo compreso lo svincolo autostradale e i tunnel tra Rapallo e Fontanabuona e tra Rapallo e Santa Margherita | |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Allacciamenti plurimodali e adeguamenti delle Piastre logistiche dei porti di Genova, Savona, La Spezia | | |
| | | Porto di Savona | |
| | | | Miglioramento viabilità accesso portuale e nuovo varco doganale |
| | | | Miglioramento accesso calata Nord - Vado Ligure per traffico RO-RO |
| | | | Accesso nuovo terminal multipurpose bacino Vado Ligure e accentramento nuovi varchi doganali |
| | | | Miglioramento tratte ferroviarie Porto Vado-Parco Doria e Parco Doria-Cairo Montenotte |
| | | | Variante SS1 Aurelia Bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore |
| | | | Variante SS1 Aurelia Bis |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--------------------|---|
| | | | nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Savona/casello autostradale |
| | | | Nuova bretella viaria Carcare-Predosa |
| | | Porto di La Spezia | |
| | | | Ampliamento area sosta veicoli pesanti |
| | | | Realizzazione rampe per flussi di accesso |
| | | | Collegamento viario sotterraneo Terminal Ravano |
| | | | Completamento Tangenziale urbana (variante SS 1 Aurelia) |
| | | | Completamento Aurelia bis tra S. Benedetto e nuovo casello autostradale di La Spezia Nord |
| | | | Variante alla SS1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale |
| | | | Variante alla SS1 Aurelia - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino |
| | | Porto di Genova | |
| | | | Sistemazione accesso |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|------------|---|
| | | | bacino di Voltri, compresi piazzali e viabilità per RO-RO |
| | | | Realizzazione autoporto e viabilità di collegamento |
| | | | Viabilità portuale del bacino di Sampierdarena |
| | | | Sistemazione lungomare Canepa |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 5. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. TRENTINO ALTO ADIGE

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|----------------------------------|------------------|
| SISTEMA VALICHI | | | |
| | Valico ferroviario del Brennero (tunnel di base Fortezza-Innsbruck) | | |
| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Verona-Brennero (Ti-Bre) - Sviluppo rete merci | | |
| | | Quadruplicamento Fortezza-Verona | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Interporto di Trento | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 6. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. VENETO

| MACRO OPERA | | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|------------------------------------|---------------|--|---|------------------|
| CORRIDOIO MODALE PADANO | PLURI- | | | |
| | | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) | | |
| | | | AV/AC Milano-Verona | |
| | | | AV Verona-Padova | |
| | | | AV Padova - Venezia - Mestre | |
| | | | AV/AC Venezia - Ronchi sud | |
| | | | Nodo AV Verona | |
| | | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari | | |
| | | | A 4 Venezia-Trieste: ampliamento a tre corsie tratto Quarto d'Altino-Sistiana | |
| | | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. - Asse stradale pedemontano (piemontese-lombardo-veneto) | | |
| | | | Pedemontana Veneta (tratte est e ovest) | |
| | | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|---|---------------------|
| | | Passante di Mestre (autostrada A4 variante di Mestre) | |
| | | | Passante esterno |
| | | | Tunnel autostradale |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Completamento A27 - Alemagna | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Valdastico Sud (A 31): dalla interconnessione con la A4 Milano-Venezia (nei pressi di Torri di Quartesolo) alla interconnessione con la superstrada Transpolesana SS 434 (nei pressi di Badia Polesine) | | |
| CORRIDOIO MODALE BRENNERO | PLURI-TIRRENO- | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Verona-Brennero (Ti-Bre) - Sviluppo rete merci | | |
| | | Quadruplicamento Fortezza-Verona | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia (Ti-Bre): raccordo autostradale della A22 Brennero-Modena (Nogarole Rocca) con la A15 Parma-La Spezia (Fontevivo) | | |
| CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | | | |

| MACRO OPERA | | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---------------------------|---|--------------------------|--|
| | | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Nuova romea - Tratta Ravenna/Venezia completamento itinerario europeo E 45 - E 55 (5) | | |
| CORRIDOIO MODALE CENTRALE | PLURI- DORSALE | | | |
| | | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero | | |
| | | | Bologna-Verona-Raddoppio | |
| | | | | Crevalcore-San Felice sul Panaro + Poggio Rusco-Nogara |
| | | | | Lavori di raddoppio della tratta ferroviaria S. Felice sul Panaro (e) - Poggio Rusco (e) della linea ferroviaria Bologna-Verona consistenti in opere civili, luce e forza motrice, mitigazione impatto ambientale, preparaz. sede ferroviaria, fermata di Mirandola, viabilità sostitutiva e di cucitura, viadotto Tramuschio, servizi interferenti, armamento e attrezzaggio TE, bonifica ordigni esplosivi. (PA-838) |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|---|
| | | | Esecuzione delle fondazioni e dell'elevazione pile del viadotto sul Po tra la pk 67+021,85 e la pk 67+975,25 della linea ferroviaria Bologna/Verona, nell'ambito dei lavori di raddoppio della stessa. (PA-826) |
| | | Bologna-Verona potenziamento tecnologico | |
| | | | Impianto di BAB tra Tavernelle e Nogara |
| | | | Realizzazione apparati ACEI nelle stazioni di Crevalcore, San Felice sul Panaro, Poggio Rusco, Ostiglia, dei sistemi BCA nella tratta da San Giovanni a Nogara, degli impianti di telefonia selettiva, ecc |
| | | | Impianto ACE Nogara - ACEIT Isola della Scala |
| | | Piani regolatori di Isola della Scala e Nogara | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|--|---|--|
| PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | | | |
| | Sistema MO.S.E. | | |
| | | Costruzione delle opere mobili alle bocche di porto per la regolazione delle maree | |
| | | Costruzione delle opere complementari (inclusa la conca di navigazione a Malamocco) | |
| | | | Conca di navigazione bocca di Malamocco |
| | | | Opere complementari alle bocche di porto: scogliera di Chioggia |
| | | | Opere complementari alle bocche di porto: scogliera di Malamocco |
| | Realizzazione interventi di cui all'art. 6, lett. a-b-c- della Legge 798/1984 e ricompresi in piani-programmi approvati dal Comitato previsto dall'art. 4 della stessa legge. I Comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti. | | Opere complementari alle bocche di porto: scogliera di Lido |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|--|--|------------------|
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Venezia: nodo ferroviario e stazioni di Venezia e Mestre | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Venezia Mestre | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione - Venezia Mestre: 1. Riqualficazione piazzale Favaretti; 2. Parcheggio multipiano fuori terra; 4. Sistema integrato videosorveglianza | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Venezia Santa Lucia | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione - Venezia S. Lucia: 1. Sistemazioni esterne stazione; 4. Sistema integrato videosorveglianza | |
| | Verona: stazione ferroviaria | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Verona Porta Nuova | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione: 1. Piazza XXV Aprile - Parcheggio interrato ; 2. Piazza XXV Aprile - Sistemazioni superficiali e arredo urbano; 3. Nuovo edificio terminal servizi; 4. Sistema integrato di videosorveglianza | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|---|------------------|
| | Veneto sistema metropolitano: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti | | |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Allacci plurimodali porto di Venezia | | |
| | Sistema portuale Veneto: raccordo stradale con SS 516 - Variante di Piove di Sacco - da Liettoli a Piove di Sacco | | |
| ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | | | |
| | Hub aeroportuale sistema veneto - Collegamenti ferroviari con aeroporti veneti (Venezia e Verona) | | |
| | | Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona | |
| | | Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 7. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. FRIULI VENEZIA GIULIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------------------|--|--|------------------|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE PADANO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) | | |
| | | AV/AC Venezia - Ronchi sud | |
| | | AC/AV Ronchi sud -Trieste | |
| | SISTEMI FERROVIARI- Corridoio Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna | | |
| | | Adeguamento AC/AV linea Ronchis di Latisana-Palmanova (raccordo) | |
| | | Adeguamento AV linea Udine-Palmanova (raccordo) | |
| | | Sistemazione del nodo e delle circonvallazioni di Udine (compresi i necessari raddoppi) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari | | |
| | | Collegamento tra la SS 13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale Sud di Udine - 2° lotto | |
| | | Riqualificazione della SS 13 Pontebbana dal collegamento Tangenziale Sud di Udine alla viabilità Porde-nonense - Tronco dal nodo di Ronchi al confine della provincia di Pordenone in località Ponte della Delizia | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|------------------|
| | | Riqualificazione della SS 13 Pontebbana dal collegamento Tangenziale Sud di Udine alla viabilità Pordenonese - Tronco dall'innesto con la Tangenziale sud di Udine al confine della provincia di Pordenone in località Ponte della Delizia | |
| | | Riqualificazione della SS 56 di Gorizia nella tratta da Udine al raccordo autostradale Villesse-Gorizia-SS 305 tratto da Villanova dello Judrio all'innesto con il raccordo autostradale Viellese-Gorizia in località di Mariano del Friuli. | |
| | | Riqualificazione della SS 56 di Gorizia nella tratta da Udine al raccordo autostradale Villesse-Gorizia tratto dalla rotonda di Paparotti al confine della Provincia in località Villanova dello Judrio. | |
| | | A 4 Venezia-Trieste: ampliamento a tre corsie tratto Quarto d'Altino-Sistiana | |
| | | A 4 Raccordo autostradale Villesse-Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale | |
| | | Collegamento Sequals-Gemona SS 13-SS 464 | |
| | | Completamento del raccordo autostradale Cimpiello - SS 13 in corrispondenza dello svincolo al Km 85+550 con continuità sulla statale | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|--|------------|------------------|
| SISTEMI URBANI | | | |
| | 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 | | |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 8. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. EMILIA ROMAGNA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|---|--|
| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Vercelli-Brennero (Ti-Bre) - Sviluppo rete merci | | |
| | | Potenziamento e raddoppio tratte prioritarie Pontremolese | |
| | | Asse ferroviario Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna | |
| | | | Parma-Suzzara |
| | | | Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara |
| | | | Raddoppio Chiesaccia-Pontremoli-Berceto |
| | | | Nuova galleria di valico Pontremoli-Berceto |
| | | | Raddoppio Solignano-Fornovo di Taro |
| | | | Raddoppio Fornovo-Parma |
| | | | Soppressione P.L., realizzazione variante Sorbolo e raddoppio bivio Av-Sorbolo |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | | Nodo di Ferrara: interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazione del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete | |
| | | Linea RFI Ferrara-Ravenna e nodo di Ravenna: potenziamento e ammodernamento linea e interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia (Ti-Bre): raccordo autostradale della A22 Brennero-Modena (Nogarole Rocca) con la A15 Parma-La Spezia (Fontevivo) | | |
| CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto | | |
| | | Linea esistente | |
| | | Quadruplicamento tratta Bologna Mirandola/Ozzano | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Nuova romea - Tratta Ravenna/Venezia completamento itinerario europeo E 45 - E 55 (5) | | |
| CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | | | |

| | | | |
|--|--|--------------------------|---|
| | SISTEMI FERROVIARI. Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero | | |
| | | Bologna-Verona-Raddoppio | |
| | | | Crevalcore-San Felice sul Panaro + Poggio Rusco-Nogara |
| | | | lavori di raddoppio tratta ferroviaria S. Felice sul Panaro (e) – Poggio Rusco (e) della linea ferroviaria Bologna-Verona consistenti in opere civili, luce e forza motrice, mitigazione dell'impatto ambientale, preparaz. della sede ferroviaria, fermata di Mirandola, viabilità sostitutiva e di cucitura, viadotto Tramuschio, servizi interferenti, armamento e attrezzaggio TE, bonifica ordigni esplosivi. (PA-838) |
| | | | Esecuz. fondazioni ed elevazione pile viadotto sul Po tra pk 67+021,85 e pk 67+975,25 della linea ferroviaria Bo/Ver, nell'ambito dei lavori di raddoppio della stessa. (PA-826) |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | Bologna-Verona potenziamento tecnologico | |
| | | | Impianto di BAB tra Tavernelle e Nogara |
| | | | Realizzazione apparati ACEI nelle stazioni di Crevalcore, San Felice sul Panaro, Poggio Rusco, Ostiglia, dei sistemi BCA nella tratta da San Giovanni a Nogara, degli impianti di telefonia selettiva, ecc |
| | | | Sottostazioni elettriche di Tavernelle, Ostiglia e Mirandola, della cabina di trazione elettrica di Poggio Rusco e dell'adeguamento della sottostazione elettrica di Crevalcore. |
| | | Bologna-Verona-Raddoppio | |
| | | | Tavernelle-San Giovanni Persiceto |
| | | | San Giovanni Persiceto-Crevalcore - opere civili, viabilità sostitutiva, adeguamento servizi interferenti, mitigazione dell'impatto ambientale, bonifica ordigni bellici |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | San Giovanni Persiceto-Crevalcore - opere civili, armamento, trazione elettrica, luce e forza motrice |
| | | | Realizzazione ACEI nelle stazioni di Tavernelle e San Giovanni in Persiceto e di un sistema di BCA e degli impianti di telefonia selettiva, ecc. |
| | SISTEMI FERROVIARI- Asse ferroviario Mi-Fi | | |
| | | Tratta AV Milano-Bologna | |
| | | Tratta AV Bologna-Firenze | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Nodo stradale e autostradale di Bologna | | |
| | | Passante autostradale nord Bologna, potenziamento tangenziali e opere stradali connesse | |
| | | Progetto stralcio comprendente riqualificazione degli svincoli, nuovo svincolo aeroporto e sistemazione ambientale della tangenziale; nuovi caselli sulla A1 e della fiera sulla A14 | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. | | |

| | | | |
|--|---|-----------------------------------|--|
| | Raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo - A 22-A1 Campogalliano km 313+000 | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Ampliamento A1 (quarta corsia) tratta A22 Modena Brennero (Km 156)-svincolo di Bologna Nord Borgo Panigale (Km. 187). Quarta corsia Modena-Bologna | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Nuova tratta Modena-Lucca | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Riqualficazione E45: Tratta Orte-Cesena-Ravenna | | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APENNINICA | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Valichi appenninici (E.R.) | | |
| | | Ammodernam. SS 67 Tosco-Romagnola | |
| | | | Variante di Dovadola - suddivisibile in 3 stralci funzionali |
| | | | Tratto Rocca S.Casciano-Dovadola-completam |
| | | Ammodernamento SS 64 Porrettana | |
| | | | Nodo di Casalecchio |
| | | | Variante Ponte della |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | | Venturina-Pavana, per 1/3 in territorio dell'Emilia Romagna e 2/3 in territorio della Toscana |
| | | | Variante alla Rupe di Sasso Marconi |
| | | | Ammodernamento tratto Marzabotto/Vergato |
| | | Ammodernamento SS 63 Cerreto compreso il collegamento con la SS 62 della CISA | |
| | | | Miglioramento planimetrico tra il km 71+230 e il km 72+350 in località Calcinara in Comune di Castelnuovo de' Monti |
| | | | Costruzione del tratto Ponte Rosso - ingresso abitato di Castelnuovo ne' Monti |
| | | | Tratto dalla variante di canali alla variante di Puianello |
| | | | Variante di Vezzano sul Crostolo |
| | | Ammodernam. SS12 Abetone e Brennero | |
| | | | Variante di Montale |
| | | | Variante in corrispondenza dell'abitato di |

| | | | |
|-----------------------|--------------------------------------|---|---|
| | | | Lama Mocogno |
| | | | Variante di Pavullo da La Chiozza a Pratolino suddivisibile in due stralci funzionali |
| | | Ammodernamento SS 45 Val Trebbia | |
| | | | Ammodernamento del tratto tra Perino e Rio Cernusca: lavori di completamento |
| | | | Collegamento della SS 45 con la A21 |
| | | | Ammodernamento nel tratto Rio Cernusca-Rivergaro |
| | | | Ammodernam. nel tratto Bobbio confine regionale |
| | | Ulteriore infrastruttura di collegamento fra Emilia Romagna e Toscana | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Bologna: nodo e stazione ferroviaria | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Bologna centrale | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | Infrastrutture complementari edifici di stazione: 1. Sistemaz. superficiali | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | piazza Medaglie d'Oro; 2. Parcheggio interrato Piazza Medaglie d'Oro; 3. Opere civili a completamento parcheggio interrato; 4. Sottopassaggio piazza XX Settembre-stazione FS; 5 Sistemazioni superficiali piazza XX Settembre;6. Interramento via Pietramelara (galleria artificiale); 7. Sistema integrato di videosorveglianza | |
| | Bologna Metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana di Bologna (MAB) | | |
| | | Linea 1 e opere connesse: Staveco-Fiera Michelino | |
| | | Linea 2 e opere connesse: Bologna-Aeroporto | |
| | Modena metropolitana: sistema a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo-Modena-Bologna) | | |
| | Costa romagnola metropolitana: sist. Trasporto a guida vincolata area metropol. costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica) | | |
| | | Ferrovia Ravenna-Rimini | |
| | | Trasporto rapido di massa Rimini-Riccione-Cattolica | |
| ALLACCI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | | | |
| | Hub aeroportuale metro Parma | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 9. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. TOSCANA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|---|---|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENO-BRENNERO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Verona-Brennero (Ti-Bre) - Sviluppo rete merci | | |
| | | Potenziamento e raddoppio tratte prioritarie Pontremolese | |
| | | | Raddoppio tratta Santo Stefano Magra-Aulla-Chiesaccia |
| | | | Raddoppio Chiesaccia-Pontremoli-Berceto |
| | | | Nuova galleria di valico Pontremoli-Berceto |
| | | | Nodo di Pisa |
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADLI. Asse autostradale Cecina-Civitavecchia: completamento corridoio tirrenico nord | | |
| CORRIDOIO PLURI-MODALE DORSALE CENTRALE | | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|---|-----------------------------------|--|
| | SISTEMI FERROVIARI- Asse ferroviario Milano-Firenze | | |
| | | Tratta AV Bologna-Firenze | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse autostradale Variante di Valico Bologna-Firenze | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Nuova tratta MO-LU | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Riqualficazione E45: Tratta Orte-Cesena-Ravenna | | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Valichi appenninici (Toscana) | | |
| | | Ammodernam. SS 67 Tosco-Romagnola | |
| | | | Adeguamento del tratto fra la località San Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano |
| | | | Riclassificazione della SP 34 quale SS 67 con l'intervento di adeguamento, compresa la variante dell'abitato della Vallina |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|---|---|
| | | Ammodernamento SS 64 Porrettana | Lotto Taviano (lato sud) - Ponte ala Venturina (confine regionale) |
| | | Ammodernamento SS 63 Cerreto compreso il collegamento con la SS 62 della CISA | |
| | | | Variante alla SS 62 della Cisa: nodo di Aulla |
| | | | SS 63 del Cerreto: rettifiche Fivizzano tra il Km 12+000 ed il km 14+400 |
| | | Ammodernam. SS 12 Abetone e Brennero | |
| | | | Variante alla SS 12 tra la valle del Serchio (SS 12 in località ponte a Moriano) e Lucca est con adeguamento della viabilità nella diramazione verso il nuovo casello A11 del Frizzone in Comune di Capannori |
| | | | SS 12: variante al centro abitato dell'Abetone |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI-Asse viario Fano-Grosseto | | |
| | | Tratto 1 Grosseto-Siena. Lotto 3 | |
| | | Tratto 1 Grosseto-Siena. Lotto 4 | |
| | | Tratto 1 GR-SI. Lotti 5-6-7-8 | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|---|---|---|
| | | Tratto 1 Grosseto-Siena. Lotto 9 | |
| | | Tratto Siena-Rigomagno. Lotto 0 (Siena Ruffolo) | |
| | | Tratto 3 Rigomagno-Nodo di Arezzo. Nodo di Arezzo: San Zeno-Palazzo del Pero - 2° stralcio San Zeno- S. Maria delle Grazie | |
| | | Tratto 3 Rigomagno-Nodo di Arezzo. Nodo di Arezzo: San Zeno-Palazzo del Pero - 1° stralcio S. Maria delle Grazie-Palazzo del Pero | |
| | | Tratto 4-5 Le Ville-Selci-Lama (E45)-Parnacciano | |
| | | | Tratto 4 Nodo di Arezzo-Selci-Lama (E 45). Lotto 7- Le Ville-Selci-Lama |
| | | | Tratto 5 Selci-Lama (E 45) Santo Stefano di Gaifa. Lotto 1 Selci-Lama-Parnacciano |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Firenze: nodo e stazione ferroviaria (compreso sottoattraversamento fermate metropolitane stazione) | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Firenze Santa Maria Novella | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|--|------------------|
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione :1. Riorganizzazione viaria via Alemanni; 2. Riqualificazione piazza stazione; 3 piazza Adua parcheggio interrato e sistemazioni superficiali; 4. Sistema integrato di videosorveglianza | |
| | | Sottoattraversamento linea ferroviaria AV | |
| | | Nuova stazione AV | |
| | | Interventi connessi | |
| | | Ulteriori fermate | |
| | Firenze: sistema tramviario a guida vincolata (secondo lotto linea 3) | | |
| | Centro ferroviario sperimentale di Osmanoro (Firenze) | | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 10. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. UMBRIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|---|--|---|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE DORSALE CENTRALE | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Riqualficazione E45: Tratta Orte-Cesena-Ravenna | | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI. Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio) | | |
| | | Raddoppio Foligno-Fabriano | |
| | | Raddoppio Terni-Spoleto | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse viario Fano-Grosseto | | |
| | | Tratto 4-5 Le Ville-Selci-Lama (E45)-Parnacciano | |
| | | | Tratto 4 Nodo di Arezzo-Selci-Lama (E 45). Lotto 7-Le Ville-Selci-Lama |
| | | | Tratto 5 Selci-Lama (E 45) Santo Stefano di Gaifa. Lotto 1 Selci-Lama-Parnacciano |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|---|--|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse viario Marche-Umbria (SS 76 della Val d'Esino, SS 77 della Val di Chienti) e Quadrilatero di penetrazione interna (quadrilatero di Fabriano) | | |
| | | Potenziamento della SS 77 Val di Chienti | |
| | | | Tratta Pontelatrive-Colfiorito-Foligno |
| | | Raddoppio della SS 76 - Lotti 2-3-4 - Tratta Pianello - Val Fabbrica (variante alla SS 318) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Nodo di Perugia - Infrastrutture ferroviarie e di viabilità | | |
| | | a) Collegamento ferroviario linea FS e linea Ferrovia Centrale Umbria con realizzazione del tratto Piscille-Fontivegge b) Realizzazione di un terminal est in località Ponte San Giovanni | |
| | | c) Sistemazione del nodo stradale di Perugia: tratto Collestrada-Corciano (circonvallazione di Perugia) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse stradale tre Valli (Ascoli-Salaria E45) tratta Spoleto (Eggi) - Acquasparta | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|--|------------------|
| | | Tratto Eggi-S.Sabino a due corsie | |
| | | Tratto Madonna di Baiano– Acquasparta | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Prolungamento Cesena-Terni-Orte-E 45: di- rettrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti: tratta Terni (loc. S. Carlo) - Rieti (confine regionale Lazio) | | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Piastra logistica umbra | | |
| | | Terni | |
| | | Foligno | |
| | | Città di Castello | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 11. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. MARCHE

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|--|------------------|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE ADRIATICO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI. Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto | | |
| | | Linea esistente | |
| | | Raccordo linea Falconara-Orte/linea Adriatica e by pass API | |
| | | Adeguamenti sagoma C per traffico intermodale galleria Cattolica e Castellarano | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto | | |
| | | Raccordo autostradale A 24-Teramo con connessione alla A 14 fino a Pedaso - Collegamento autostradale Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio) | | |
| | | Raddoppio Foligno-Fabriano | |
| | | Raddoppio PM 228-Castelplanio | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|---|---|
| | | | Tratto di 4,315 km tra la stazione di Fabriano e il posto di movimento esistente al Km 228 della linea attuale. |
| | | Nodo di Falconara | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse viario Fano-Grosseto | | |
| | | Tratto 5 Selci-Lama (E45)-Santo Stefano di Gaifa. Lotto 4: Mercatello sul Metauro Ovest-Mercatello sul Metauro Est | |
| | | Tratto 5 Selci-Lama (E45)-Santo Stefano di Gaifa. Lotti 5-6-7-8-9-10: Mercatello sul Metauro Est-Santo Stefano di Gaifa | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse viario Marche-Umbria (SS 76 della Val d'Esino, SS 77 della Val di Chienti) e Quadrilatero di penetrazione interna (quadrilatero di Fabriano) | | |
| | | Potenziamento della SS 77 Val di Chienti | |
| | | | Tronco Sfercia-Muccia 1 ° lotto - Tratta Sfercia-Colle Sentino II |
| | | | Tronco Sfercia-Muccia 2° e 3° lotto - Tratta Colle Sentino II-Pontelatrave |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---------------------|--|--|--|
| | | | Tratta Pontelatrive-Colfiorito-Foligno |
| | | Intervento di completamento del sistema asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna: allaccio SS 77/SS 16, allaccio SS 77/SS 3, ammodernamento SS 78 Val di Fiastra-tratta Sforza Costa-Sarnano, intervallive di Macerata e Tolentino-S. Severino Marche. | |
| | | Raddoppio della SS 76 - Lotti 1-2-3-Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra San Quirico | |
| | | Pedemontana della Marche Fabriano-Muccia | |
| | | | Tratta Fabriano-Matelica |
| | | | Tratta Matelica-Muccia-Sfercia |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Allacci plurimodali al porto di Ancona | | |
| | | Collegamento viario al porto di Ancona | |
| | | Raccordo ferroviario Porto-Stazione ferroviaria di Ancona e piattaforma intermodalità | |
| | | By-pass della SS 16 Adriatica in corrispondenza dell'API | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|---|------------------|
| | | Completamento del raddoppio della Variante SS 16 di Ancona: ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto della SS 16 compreso tra lo svincolo di Falconara con la SS 76 Val d'Esino e l'asse Nord-Sud della città di Ancona | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Infrastrutture di allaccio interporto Jesi | | |
| | | Allaccio viario SS76 | |
| | | Allaccio ferroviario alla linea Falconara-Orte | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 12. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. LAZIO

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|--|---|------------------|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENI-CO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse autostradale Cecina-Civitavecchia: completamento del corridoio tirrenico settentrionale | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamento funzionale della Cassia Roma-Viterbo | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI – Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia | | |
| | | Tronco 3° - Lotto 1° - Stralcio A compreso tra la SS 1 Aurelia (Km. 21+500) e la SP Vetralla-Tuscania (Km 5+800) | |
| | | Collegamento Cinelli-SS 1 Aurelia Km 84+450 - Tronco 3° - Lotto 1° - Stralcio B. Tronco 2° - Lotti 1°e 2° | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Adeguamento funzionale della strada Salaria sud | | |
| | | Collegamento stradale tra l'autostrada A1 dir. e la SS 4 Salaria a Monterotondo Scalo - Bretella Salaria Sud - 1 Stralcio | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|---|------------------|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ade- guam. SS 156 Monti Lepini, tra LT e FR | | |
| | | 1° lotto: Prossedi-Pontinia | |
| | | 2° lotto: Pontinia-Sezze | |
| | | 3° lotto: Sezze-Latina | |
| | | 4° lotto: Frosinone-Prossedi | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - pro- lungamento dorsale appenninica Sora-Atina- Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ponti- na - A12 - Appia: adeguam. della tratta SS 148 Pontina fino al raccordo con la SS Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale | | |
| | | Variante alla SS 7 Appia (pede- montana di Formia) | |
| | | A12-Pontinia Appia | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Bretel- la autostradale di collegam. Cisterna- Valmon- tone (con svincolo su A2, SS Appia e SS 148) | | |
| CORRIDOIO PLURI- MODALE DORSALE CENTRALE | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Riqua- lificazione E45: Tratta Orte-Cesena-Ravenna | | |
| CORRIDOI TRASVER- SALE E DORSALE APPENNINICA | | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|--|---|---|
| | SISTEMI FERROVIARI - Corridoio Roma-Passo Corese-Rieti: tratta Passo Corese - Rieti (nuova linea) da Fara Sabina a Rieti con stazione intermedia a Osteria Nuova | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Corridoio ferroviario Bari-Foggia-Caserta-Roma | | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Roma: nodo ferroviario e stazioni | | |
| | | Roma Termini. Infrastrutture complementari agli edifici di stazione | |
| | | | A: 1. Riqualficazione piazza Cinquecento; 2. Sottopasso con parcheggi e sistemazioni superficiali di via Marsala; 3. Viadotto di approccio alla piastra parcheggi; 4. Piastra parcheggi sui binari; 5. Sistema di videosorveglianza |
| | | | B: Piastra servizi secondari |
| | | Shunt merci | |
| | | Cintura nord | |
| | Roma: linea C e B1 metropolitana, GRA | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|---|--|
| | | Grande raccordo anulare - completamento terza corsia | |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 2° lotto - 1° stralcio |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 2° lotto - 2° stralcio |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 3° lotto - 1° stralcio |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 3° lotto - 2° stralcio |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 3° lotto - 3° stralcio |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 4° lotto |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 5° lotto |
| | | | dal Km 0+450 al km 18+800 - 6° lotto |
| | | Metropolitana di Roma - Linea 'C' - Tracciato Fondamentale Tratte da T2 a T7: 'Clodio/Mazzini - Pantano e Deposito Graniti' | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|--|------------------|
| | | Linea B1 - nuova linea - tratta P. Bologna-P. Conca d'Oro | |
| | Area dei Castelli: sistema trasporto plurimodale | | |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Allacci plurimodali e potenziamento del Porto di Civitavecchia | | |
| | | lavori di completamento e rafforzamento dell'antemurale Cristoforo Colombo | |
| | | lavori di dragaggio del canale di accesso al porto e costruzione di una cassa di colmata nella darsena Mattonara | |
| | | completamento del terminal container | |
| | | completamento della banchina commerciale | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Centro intermodale del Tevere: Spostamento scalo merci Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto | | |
| | Hub interportuali area romana | | |
| | | Hub interportuale di Civitavecchia (allacci plurimodali) | |
| | | Hub interportuale di Tivoli | |
| | | Hub interportuale di Fiumicino | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 13. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. ABRUZZO

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO | |
|---|--|---|---|--|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE ADRIATICO | SISTEMI FERROVIARI. Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto | Linea esistente | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto | Raccordo autostradale A 24-Teramo con connessione alla A 14 fino a Pedaso - Collegamento autostradale Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto | | |
| | | Tratta Teramo-Mare (variante SS 80 strada) - casello autostrada del A14 di Mosciano S. Angelo-SS 16 - 4° lotto | | |
| | CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Completamento, adeguamento e messa in sicurezza asse viario interno Dorsale Appenninica - Rieti-L'Aquila-Navelli | Sistemazione SS 17 dell'Appennino Abruzzese tratto Rieti-Antrodoco - L'Aquila-Navelli | |
| | | | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|------------|--|
| | | | Adeguamento del tratto S. Gregorio-S. Pio delle Camere dal km 45+000 al 58+000 |
| | | | Adeguamento sede stradale e miglioramento degli innesti tra km 58+000 e 68+500 |
| | | | Collegamento tra il 1° lotto della variante di L'Aquila e la SS 17 al Km 27+000 (da Pile a Sassa) |
| | | | Raccordo tra la strada consortile Mausonia e la SS 17 Ter |
| | | | Adeguamento strada consortile Mausonia (ex II° e III° lotto variante di L'Aquila) |
| | | | Variante sud all'abitato dell'Aquila collegamento 2 lotto in località Bazzano e la SS 17 al km 45+000 (San Gregorio) |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|----------------------|--|--|------------------|
| | | Sistemazione SS 260 Alto Aterno (tratto l'Aquila-Montereale-Amatrice), della SS 261 Subequana, e il completamento della diramazione dell'asse sulla direttrice Rieti-Avezzano-Sora | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Realizzazione della dorsale collinare pedemontana Abruzzo-Marche - Area Vestina - Val Tronto | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Galleria di messa in sicurezza del traforo autostradale del Gran Sasso | | |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | ABR - ABR04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara | | |
| | ABR - Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo | | |
| | ABR - Adduzione Abruzzo - Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano | | |
| | ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Lavori di completamento 2° stralcio | | |
| | ABR - Diga sul Fiume Fino a Bisenti | | |
| | ABR - Disinquinamento del Fiume Aterno-Pescara: costruzione di fognatura ed impianti per il trattamento delle acque a servizio di insediamenti civili e industriali. | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------|---|-------------------|-------------------------|
| | ABR - Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano | | |
| | ABR - Realizzazione di vasche di accumulo ed impianti irrigui nella Piana del Fucino | | |
| | PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 14. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. MOLISE

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|---|--|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE ADRIATICO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto | | |
| | | Linea esistente | |
| | | Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti-Lesina | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Bretella di collegamento meridionale A1-A14: nuova tratta San Vittore-Termoli | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela | | |
| | | Lauria-Candela: collegamento A3-A16 | |
| | | | Tratta Vaglio (SS 407 Basentana) - Candela (A16) |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | MOL - Acquedotto molisano centrale | | |
| | MOL - Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invase dalla Diga di Arci- | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|------------|------------------|
| | chiaro sul Torrente Quirino - Adduzione da Arcichiaro | | |
| | MOL - Ristrutturazione acquedotto Molisano destro | | |
| | MOL - irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore | | |
| | MOL - Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro | | |
| | 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 | | |
| | | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 15. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. CAMPANIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|---|------------------|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENI-CO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria- Palermo-Catania | | |
| | | Battipaglia-Paola-R. Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) | |
| | | Quadruplicamento Salerno-Battipaglia | |
| | | Linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratta Atina-Colli al Volturno | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento | | |
| | | Bretella di collegamento tra A1 (Capua) e la SS7 quater Domiziana | |
| | | Adeguamento SS7 quater Domiziana: tratta Garigliano-CastelVolturno (5 lotti) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Assi autostradali Salerno-R. Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|--|
| | | Adeguamento tratta campana NA-RC (A3), compresi i tratti Napoli-Pompei-Salerno e il raccordo Salerno-Avellino con potenziamento SS 7 bis fino allo svincolo di Avellino est e nuovo svincolo di Avellino est | |
| | | Salerno-Reggio Calabria | |
| | | | Macrolotto N. 1 - Dal Km 53+ 800 al km 82+330. Dallo svincolo di Sicignano degli Albumi (innesto con il raccordo autostradale per Potenza) allo svincolo di Atena Lucana (escluso) |
| | | | Macrolotto N. 2 - Dal Km 108+800 al Km 139+000. Dallo svincolo di Padula – Buonabita-colo (escluso) allo svincolo di Lauria nord (incluso) |
| | | | Ammodernamento e adeguamento al tipo b/1 delle norme C.N.R./80 dal Km 22+400 al 23+000 compreso svincolo e variante di Battipaglia |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|---|------------|--|
| | | | Ammodernamento e adeguamento al tipo b/1 delle norme C.N.R./80 dal Km 47+800 al 53+800. Dallo svincolo di Contursi (escluso) allo svincolo di Siccignano degli Alburni (escluso) |
| | | | Ammodernamento e adeguamento al tipo b/1 delle norme C.N.R./80 dal Km 222+000 al 225+800 |
| | | | Ammodernamento e adeguamento al tipo b/1 delle norme C.N.R./80 dal Km 286+000 al 304+200 dallo svincolo di Attilia-Grimaldi (escluso) allo svincolo di Falerna (incluso) |
| | | | Lavori di completamento e lavori vari di rinaturalizzazione dei tratti dismessi |
| | | | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|--|--|
| | | Collegamento autostradale Caserta-Benevento con variante di Caserta e bretelle di collegamento | |
| | | Variante di Caserta e bretelle di collegamento con aeroporto di Grazzanise | |
| | | Adeguamento tratta Benevento-Caianello (A1) "Telesina" | |
| | | Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero | |
| | | | Completam. funzionale direz. Valle Caudina-SS7 Appia - lotto 4° (ex lotto 6°) |
| | | | Completamento funzionale in direzione Valle di Maddaloni (Caserta)-SS 265 - lotto 5° (ex lotto 4°) |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela | | |
| | | Lauria-Candela: collegamento A3-A16 | |
| | | | Tratta Lauria (A3) - SS407 Basentana |
| | | Collegam. A3 (Contursi) -SS7var (Lioni) - A16 (Grottaminarda) - A14 (Termoli) | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|---|---|---------------------------|
| | SISTEMI FERROVIARI - Corridoio ferroviario Bari-Foggia-Caserta-Roma | | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Napoli: nodo e stazione ferroviaria centrale P.za Garibaldi | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Napoli centrale | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione: 1. Riorganizzaz. viaria via Alemanni; 2. Riqualificaz. piazza stazione; 3 Piazza Adua parcheggio interrato e sistemaz. superficiali; 4. Sistema integrato di videosorveglianza | |
| | Na metropolitana: sistema integrato di trasporto del nodo di Na | | |
| | | Linea 1 Metropolitana di Napoli - Completamento tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale | |
| | | Linea 6 Metropolitana di Napoli - Nuova realizzazione: Mostra-San Pasquale-Municipio | |
| | | Metropolitana di SA. Completam.: Stadio Arechi-Pontecagnano-Aeroporto | |
| | | | Tratta Arechi-Potecagnano |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|--|-------------------------------|
| | | | Tratta Pontecagnano-Aeroporto |
| | | Linea V4 Metro-Campania (Circumvesuviana) - Potenziamento: Torre A. Pioppaino-Castellammare | |
| | | Linea C5 Alifana-MN1 - Chiusura anello linea 1 Metropolitana di Napoli-collegamento Aversa Aeroporto Capodichino | |
| | | Linea C5 Metrò Campania - Collegamento linea Alifana-linea 1 Metropolitana di Napoli-linea C5 (Aversa Piscinola) | |
| | | Linea MN - Collegamento tra ferrovia Cumana e Circumflegrea e accesso al polo universitario di Monte Sant'Angelo | |
| | Napoli: risanamento del sottosuolo dell'area urbana | | |
| | Napoli: risanamento del sottosuolo dell'area urbana | | |
| | | Progetto di risanamento igienico sanitario e idrogeologico del vallone San Rocco - 1 e 2 lotto (1 e 2 stralcio) | |
| | | Realizzazione di un nuovo tratto fognario nella parte sommitale della collina Camaldoli - 2 ° stralcio | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---------------------|---|---|---|
| | | Consolidamento dei costoni e dei versanti della Collina dei Camaldoli - lato Soccavo | |
| | | Restauro ambientale della collina San Martino | |
| | | Consolidamento ed adeguamento funzionale del muro di contenimento sovrastante il costone tufaceo in via Chiatamone | |
| | | Consolidamento e adeguamento funzionale del muro di contenimento di via del Marzano | |
| | | Consolidamento costone Coroglio - lato mare | |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Hub portuali Na-Sa - adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nei porti di Napoli e di Salerno | | |
| | | Porto di Napoli - lavori di adeguamento della darsena di levante a terminal container, mediante colmata e opere di collegamento | |
| | | Porto di Salerno | |
| | | | Stazione Marittima |
| | | | Area attrezzata in località Cemicchiara |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|---|--|
| | | | Allargam. molo 3 gennaio per le attività connesse alle autostrade del mare |
| | | | Strada interna all'area portuale per la regolarizzaz. dei flussi di traffico |
| | | | Costruzione svincolo sull'Autostrada A3 per la realizzaz. via di accesso da/per l'area portuale |
| | | | Collegamento ferroviario in galleria con la stazione di Salerno |
| | | | Banchina per lo scalo crocieristico |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Hub interportuali di Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni | | |
| | | Interporto di Nola: potenziamento svincolo di collegamento | |
| | | Interporto di Battipaglia: potenziam. e collegam. con A3 e rete ferroviaria | |
| | | | 1° stralcio funzionale: rete ferrov., impiantistica generale e sistemaz. aree esterne, capannone C3, ristrutturazione corpo 1 complesso di Torre Ray |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|----------------------|--|--|------------------|
| | | Interporto Marcianise/Maddaloni: adeguamento accessi intermodali | |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | CAM - Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano | | |
| | CAM - Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano | | |
| | CAM - Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno | | |
| | CAM - Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno | | |
| | CAM - Completamento acquedotto salernitano | | |
| | CAM - Sistema di adduzione principale alla città di Napoli | | |
| | CAM - Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele | | |
| | PUG - Potabilizzatore a valle dell'invaso di Conza | | |
| | PUG - Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino) | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 16. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. PUGLIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|---|--|--|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE ADRIATICO | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto | | |
| | | Linea esistente | |
| | | Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti-Lesina | |
| | | Completamento raddoppio Bari-Taranto | |
| | | | Tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto |
| | | | Castellaneta-Palagianello |
| | | | Tratta Massafra-Taranto |
| | | | By pass in variante Cagioni, sulla Taranto-Metaponto, a Bellavista, sulla Bari-Taranto |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI . Foggia - Cerignola - adeguamento SS 16: ammodernamento a 4 corsie e adeguamento alla sezione ex III Norme CNR - lotti 1, 2 e 3 e variante di Cerignola | | |
| | | 1° lotto: Foggia-Incoronata (dal Km. 682+000 al Km. 690+000) | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|------------------|
| | | 2° lotto: Incoronata- Innesso SS 161 (dal Km. 690+000 al Km. 700+000) | |
| | | 3° lotto: Innesso SS 161 (dal Km. 700+000 al Km. 709+200) | |
| | | Variante di Cerignola (dal Km. 709+200 al Km. 715+500) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Bari-Matera (SS 96-SS 99) | | |
| | | Completamento, ammodernamento e adeguamento alla sezione ex III norme CNR del tronco Altamura - Toritto | |
| | | Completamento, ammodernamento e adeguamento alla sezione ex III norme CNR della SS 96 Barese: Tronco Altamura Matera 1° lotto dal Km 85+000 (inizio variante di Altamura) al km 81+300 (innesto con la SS 99) | |
| | | Completamento, ammodernamento e adeguamento alla sezione ex III norme CNR della SS 96 Barese: Tronco Altamura Matera 2° lotto dall'innesto con la SS 96 al km. 10+500 | |
| | | Completem., ammodernam. e adeguam. alla sez. ex III norme CNR del tronco Fine variante Toritto-Modugno | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|--|------------------|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - SS 172 dei Trulli: adeguamento alla sezione ex IV norme CNR Casamassima-Putignano | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Ammoder. SS7-SS 106: lavori di collegamento 106 dir. e casello autostradale di Taranto con la 106 Taranto | | |
| | | SS 7 Appia tronco Matera/Taranto 1° lotto Taranto/Massafra - Lavori di completamento | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Ammoder. SS 275 tratta Maglie-S.Maria di Leuca: lavori di adeguamento alla sezione B decreto 05/11/2001 | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Completamento funzionale SS16-SS 613 variante esterna di Lecce | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Ammodernamento SS 16 tronco Maglie - Otranto | | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|--|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria- Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela | | |
| | | Lauria-Candela: collegamento A3-A16 | |
| | | | tratta Vaglio (SS 407 Basentana) - Candela (A16) |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento Salerno-Potenza-Bari - tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99 | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria | | |
| | | Tratta Gioia del Colle (A 14) - Sante- ramo - Matera | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Corridoio jonico Lecce-Taranto-Sibari- Reggio Calabria | | |
| | | S.S. 7-S.S. 7 ter itinerario Bradanico Salentino adeguamento alla sezione ex tipo III CNR | |
| | | | A. completamento tron- co Lecce-Manduria - Tratto variante di Lecce- variante di S. Pancrazio |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-----------------------|--|---|---|
| | | | B. Tronco Manduria-Taranto - Tratto variante di Manduria-SS 7 Taranto-Grottaglie |
| | | | C. completamenti lotto III stralcio 2 e stralcio 3 |
| | SISTEMI FERROVIARI - Corridoio ferroviario Bari-Foggia-Caserta-Roma | | |
| SISTEMI URBANI | | | |
| | Bari tangenziale: SS. 16 - Tangenziale di Bari - Variante tra via Caldarola e Torre a Mare per l'eliminazione di accessi pericolosi carreggiata nord | | |
| | Bari - stazione ferroviaria | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Bari centrale | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione | |
| | | | A: sistemazioni esterne Piazza Aldo Moro; Parcheggio interrato Piazza Aldo Moro; Piastra sui binari di collegamento urbano con servizi; edificio fronte via Capruzzi (1° fase); riqualificazione sotto-passaggi di stazione |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---------------------------------------|--|---|
| | | | B: edificio fronte via Capruzzi (2° fase) |
| | Bari nodo ferroviario e metropolitana | | |
| | | Nodo di Bari: F.S.-F.A.L.-F.S.E.-F.T.- Completamento: lavori di sistemazione e razionalizzazione del piano ferro della stazione di Bari centrale, nella realizzazione del nuovo ACS (apparato centrale statico) e del SCC (sistema comando controllo) di Nodo. | |
| | | Nodo ferroviario di Bari: nuova linea Bari-Bitritto – completam. area S.Andrea a Bari centrale | |
| | | Stazione interscambio F.S. - Ferrovie Concesse: realizzazione di una stazione di interscambio tra la R.F.I. e F.N.B. a Bari Parco Nord e realizzazione del doppio binario della F.N.B. da Bari Lamasinata a Bari centrale | |
| | | Collegamento a carattere metropolitano Bari-Quartiere San Paolo- Prolungamento ASI autostrade: collegamento ferroviario metropolitano del quartiere S. Paolo con Bari centro integrato alla linea ferroviaria Bari-Barletta (Bari Nord) - Prolungamento della fermata Ospedale (San Paolo) alla stazione Regioni e prolungamento all'ASI autostrade | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|--|
| | | Collegamento stazione centrale-aerostazione-nord barese: deviazione della ferrovia Bari-Barletta tra il Km 6+050 e il km 14,865 per il collegamento dell'aerostazione di Bari-Palese con l'area metropolitana della città di Bari (II lotto) | |
| | | Riqualificazione della rete ferroviaria FSE con valenza di metropolitana di superficie | |
| | | | Soppressione del P.L. km. 0+800 linea Bari-Taranto delle Ferrovie del Sud Est con realizz. di un sottovia nell'abitato di Bari in via Oberdan e raddoppio ferroviario della tratta Bari Sud Est-Bari centrale. |
| | | | Nuova stazione di Bari S.E. delle Ferrovie del Sud Est in corrispondenza di via Postiglione in Bari |
| | | | Fermata metropolitana F.S.E. di Bari Executive Center |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|--|
| | | | Sottopasso ferroviario per la soppressione del P.L. 3+447 linea ferroviaria F.S.E. Bari-Taranto e nuova viabilità di servizio |
| | | | Fermata metropolitana F.S.E. e raccordi ferroviari di servizio futura cittadella annonaria |
| | | Riqualificazione aree adiacenti tratta ferroviaria metropolitana di Bari delle FSE, tra Bari Centrale e Bari Sud Est, come da previsioni di PRG Comune di Bari | |
| | | | Realizzazione di un sottovia nell'abitato della città di Bari tra via Calderola e via Dieta di Bari, per il collegamento tra i quartieri Japigia e Maddonnella |
| | | | Realizzazione di un sottovia nell'abitato della città di Bari sul prolungamento di via Postiglione, per il collegamento tra i quartieri Japigia e San Pasquale |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|---|
| | | | Realizzazione di sistemazioni viarie, aree attrezzate a parcheggio e a verde per favorire accessibilità ed intermodalità alla nuova stazione Bari Sud Est |
| | | Nuovo centro direzionale F.S.E. in Bari | |
| | | Piattaforme di scambio intermodale | |
| | | | Piattaforma di scambio F.S.E. in località Mungivacca |
| | | | Piattaforma di scambio Ferrotramviaria Spa presso la stazione Lamasinata |
| | | Realizzazione delle opere di ammodernamento e potenziamento della linea ferroviaria Bari Nord in concessione alla Ferrotramviaria: raddoppio del binario F.B.N. nel tratto Ruvo-Andria, della deviazione Andria-Canosa e dell'interramento dei binari nell'abitato di Andria | |
| | | Sistema di trasporto rapido di massa su rotaie in area urbana | |
| | | Realizzazione III mediana bis | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|--|--|------------------|
| HUB PORTUALI | | | |
| | Hub portuale di Taranto | | |
| | | Strada dei moli e relativa illuminazione, rete elettrica ed opere idriche e fognarie | |
| | | Ampliamento del IV Sporgente | |
| | | Realizzazione darsena ad ovest del IV Sporgente | |
| | | Piattaforma logistica | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Allacci plurimodali sistema interportuale area brindisina: realizzazione opere ferroviarie e stradali per il raccordo dell'area Distripark alla rete esistente (Anas, RFI, Sisri), realizzazione della piattaforma intermodale, viabilità secondaria | | |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | BAS - Ristrutturazione e Telecontrollo adduttore Sinni | | |
| | BAS - Adeguamento opere di captazione, riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni | | |
| | PUG - Potabilizzatore a valle dell'invaso di Conza | | |
| | PUG - Acquedotto Potabile del Sinni | | |
| | | Potabilizzatore | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|------------|------------------|
| | | Serbatoio | |
| | | Condotta | |
| | PUG - Potenziamento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni | | |
| | PUG - Opere di adduzione Abruzzo - Puglia da Fiumi Pescara, Sangro e Vomano | | |
| | PUG - Adduzione dall'invaso di Ponte Liscione fino a occhito: vettoriamento idrico del Bacino del Biferno a valle della diga di Ponte Liscione, al bacino del Fortore nell'invaso di Occhito | | |
| | PUG - Accumulo di risorsa idrica per 16 M.mc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto | | |
| | | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 17. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. BASILICATA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|---|---|---|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI. Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania | | |
| | | Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) | |
| | | Linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela | | |
| | | Salerno-Reggio Calabria | |
| | | | Macrolotto N. 2 - Da Km 108+800 a Km 139+000. Da svincolo di Padula - Buonabitacolo (escluso) a svincolo di Lauria nord (incluso) |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI. Trasversale ferroviaria Taranto- Sibari-Paola-Reggio Calabria- potenziam. e velocizzaz. per trasporto merci | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|--|--------------------------------------|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela | | |
| | | Lauria-Candela: collegamento A3-A16 | |
| | | | Tratta Lauria (A3) - SS407 Basentana |
| | | Collegamento A3 (Contursi)- SS 7var (Lioni) - A16 (Grottami-narda) - A14 (Termoli) | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Collegamento Salerno-Potenza-Bari - tratta Potenza-bivio Vaglio SS 407 Basentana - innesto 96 e SS 99 | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI – Collegam. mediano Murgia-Pollino: Gioia di Colle Matera-Lauria | | |
| | | Tratta Gioia del Colle (A 14) - Santeramo - Matera | |
| | | Tratta Matera - Ferrandina | |
| | | Tratta Ferrandina - Pisticci | |
| | | Tratta Pisticci - Montalbano -Valsinni | |
| | | Tratta Valsinni - Lauria | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Corridoio jonico Lecce-Taranto-Sibari-Reggio Calabria | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|----------------------|--|---|--|
| | | SS 106 - MEGALOTTO 4 - Tratto 9° variante di Nova Siri dal km 414+250 al km 420+560, lotti 1, 2, 3 e 4 (quattro corsie) | |
| | | SS106 - MEGALOTTO 4 - Tratto 9° da Scanzano (km 432+600) al confine Basilicata (km 452+215), lotti 8 e 9 (quattro corsie) | |
| | | | Lotto 8: lavori di adeguamento al tipo III CNR/80 dal km 432+890 al km 444+653 |
| | | | Lotto 9: lavori di adeguamento al tipo III CNR/80 dal km 444+653 al km 452+745 |
| SCHEMI IDRICI | | | SCHEMI IDRICI |
| | BAS - Completamento Schema idrico Basento - Bradano. Adduttore diga di Genzano - diga del Basentello | | |
| | BAS - Completamento Schema idrico Basento - Bradano. Attrezzamento settori G. | | |
| | BAS - Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano" | | |
| | BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|------------|------------------|
| | BAS - Utilizzazione afflussi del Cogliandrino | | |
| | BAS - Riutilizzo delle acque basse jonica - lucane | | |
| | BAS - Ristrutturazione e Telecontrollo adduttore Sinni | | |
| | BAS - Completamento schema idrico Basento - Bradano - Attrezzamento irriguo settori A e T | | |
| | BAS - Adduttore Camastra Val Basento | | |
| | BAS - Completamento dello schema irriguo delle aree del Medio Agri | | |
| | BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita. | | |
| | BAS - Razionalizzazione, ottimizzazione e completamento impianti irrigui con recupero efficienza e risparmio idrico | | |
| | BAS - Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre | | |
| | | 1 lotto | |
| | | 2° lotto | |
| | BAS - Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|------------|------------------|
| | | 1 lotto | |
| | | 2° lotto | |
| | BAS - Acquedotto Frida Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico: 1 ° lotto funzionale | | |
| | BAS - Acquedotto Frida Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico: 2 ° lotto funzionale | | |
| | BAS - Adeguamento opere di captazione, riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni | | |
| | PUG - Potabilizzatore a valle dell'invaso di Conza | | |
| | PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio destra Ofanto - Destra Rendina in agro di Lavello | | |
| | | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 18. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. CALABRIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|---|---|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania | | |
| | | Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) | |
| | | Linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. - Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela | | |
| | | Salerno-Reggio Calabria | |
| | | | Ammodernam. e adeguam. al tipo b/1 delle norme C.N.R./80 Km da 286+000 a 304+200 dallo svincolo di Attilia-Grimaldi (escl.) allo svincolo di Falerna (incl) |
| | | | Lavori di completamento e lavori vari di rinaturalizzazione dei tratti dismessi |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|------------|---|
| | | | Macrolotto N.3 – Km da 139+000 a 206+500. Dallo svincolo di Lauria nord (escl.) allo svincolo di Tarsia (escl.) |
| | | | Macrolotto N.4 - Dal Km 259+700 al Km 286+000. Dallo svincolo di Cosenza sud (escluso) allo svincolo di Altiglia - Grimaldi (incluso) |
| | | | Macrolotto N.5 – Km da 393+500 a 423+300. Dallo svincolo di Gioia Tauro (escl.) allo svincolo di Scilla (escl.) |
| | | | Macrolotto N.6 – Km da 423+300 a 442+920. Dallo svincolo di Scilla (incl.) allo svincolo di Campo Calabro (incl.) |
| | | | Ammodernamento e adeguamento al tipo b/1 delle norme C.N.R./80 dal Km 337+800 (svincolo di Pizzo Calabro incluso) al 348+600 (svincolo di S. Onofrio incluso) |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|--|---|------------------|
| PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | | | |
| | Opere ferroviarie connesse | | |
| | Ponte sullo Stretto | | |
| CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI – Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria - potenziamento e velocizzazione per trasporto merci | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Corridoio jonico Lecce-Taranto-Sibari-Reggio Calabria | | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 5 - Tratto 1 da Reggio Calabria a Bova - lotti 1, 2, 3, 4, 5, 6 da Pellarro a Melito Porto Salvo (quattro corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 10 - Tratto 1 da Reggio Calabria a Bova - lotti 7, 8, 9, 10 da Melito Porto Salvo a Bova (due corsie); tratto 2 da Palizzi a Caulonia lotti 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3, 4, 5.1, 5.5 da Palizzi a Sant'Ilario (due corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 5bis- Variante esterna all'abitato di Palizzi marina, 2° lotto (quattro corsie) | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|-------|--|------------------|
| | | SS 106 - MEGALOTTO 1 - Tratto 2° da Palizzi a Caulonia, lotti 6, 7, 8 da Sant'Ilario a Marina di Gioiosa Jonica (quattro corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 7 - Tratto 2° da Palizzi a Caulonia, lotto 9 da Roccella Jonica a Caulonia (due corsie); tratto 3° da Caulonia a Squillace, lotti 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 da Caulonia alla trasversale delle Serre (due corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 2 - Tratto 4° da Squillace (km 178+350) a Simeri Crichi (km 191+500) e prolungamento della SS 280; SS 106 lotti 1, 2, 3, 4, 5 (quattro corsie); SS 280 lotti 1, 2 (quattro corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 6 - Tratto 5° da Simeri a Crichi-Passo Vecchio, lotto 1, 2, 3, 4, 5, 6 (due corsie); Simeri Crichi-Le Castella | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 11 - Tratto 3 da Caulonia a Squillace, lotti 8, 9, 10, 11 dalla trasversale delle Serre a Squillace (due corsie); tratto 5° da Simeri Crichi a Passo Vecchio lotti 7, 8 e 9 dalle Castella a Crotone (due corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 9 - Tratto 5° da Simeri Crichi a Passo Vecchio, lotto 10, 11 e 12 da Crotone aeroporto a Passo Vecchio (due corsie); tratto 6° da Gabella a Mandatoriccio, lotti 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 (due corsie) | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--------------------------|---|--|--|
| | | SS 106 - MEGALOTTO 8 - Tratto 7° da Mandatoriccio a Amendolara, lotto 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11 da Mandatoriccio a zona archeologica Laghi (due corsie) | |
| | | SS 106 - MEGALOTTO 3 - Tratto 7° da Mandatoriccio a Amendolara, lotti 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19 (quattro corsie); tratto 8° da Amendolara a Roseto Capo Spulico lotto 1 stralci 1 e 2 (quattro corsie) | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali nel sistema interportuale - Interventi di tipo infrastrutturale e industriale | | |
| | | Piastra del freddo | |
| | | | Collegamento criogenetico rigassificatore-piastra del freddo |
| | | | Magazzini della piastra del freddo |
| | | | Viabilità interna e di raccordo verso la piastra del freddo |
| | | | Allacciamenti ferroviari |
| | | | Laboratori fitopatologici |
| | | Completamento e sviluppo comparto nord | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|----------------------|--|--|--|
| | | | Sistemazione piazzale nord del porto |
| | | | Strada di accesso da S.Ferdinando al piazzale nord |
| | | | Capannoni prefabbricati |
| | | Struttura a supporto della mobilità e sicurezza dei lavoratori | |
| | | | Parcheggio multipiano operatori portuali |
| | | | Ingresso pedonale in quota operatori portuali |
| | | Reti materiali | |
| | | | Reti elettriche MT BT e trasmissione dati |
| | | | Impianti di illuminazione strade e piazzali |
| | | | Reti di distribuzione idrica e fognaria |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | CAL - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro | | |
| | CAL - Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|------------|------------------|
| | CAL - Galleria di derivazione e opera di presa della diga sul torrente Menta | | |
| | CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul torrente Menta | | |
| | CAL - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 19. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. SICILIA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---|---|--|-------------------------------|
| CORRIDOIO PLURI-MODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | | | |
| | SISTEMI FERROVIARI - Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania | | |
| | | Prolungamento della AV/AC a sud - collegamento Palermo-Catania (Nuovo) | |
| | | Completamento raddoppio Palermo-Messina | |
| | | | Tratto Fiumetorto-Castelbuono |
| | | | Tratto Castelbuono-Patti |
| | | | Tratto Patti-Messina |
| | | Raddoppio Messina-Catania | |
| | | | Tratta Giampileri-Fiumefreddo |
| | | Raddoppio Catania-Siracusa | |
| | | Velocizzazione linea Palermo-Agrigento | |
| | | Velocizzazione linea Siracusa-Gela | |
| | | Velocizzazione linea Palermo-Trapani | |
| | | Velocizzazione linea Catania-Siracusa | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|--|
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Assi autostradali Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina, Messina-Siracusa-Gela | | |
| | | Palermo-Messina (A 20): completamento | |
| | | Messina-Catania-Siracusa-Gela (A 18) | |
| | | | Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa: tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114 |
| | | | Completamento autostrada Siracusa-Gela A 18 |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela | | |
| | | Lotti A2, B1, variante di Mistretta | |
| | | Lotto B2 (Me-En) | |
| | | Lotto B4a (Me-En) | |
| | | Lotto B4b (Me-En) | |
| | | Lotto C1 dallo svincolo di Nicosia sud allo svincolo di Assoro (escluso) della SS 117 Centrale Sicula | |
| | | Lotto C2 dallo svincolo di Assoro allo svincolo sulla SP 7/A (escluso) | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|---|--|------------------|
| | | Lotto C3 dallo svincolo sulla SP 7/A allo svincolo sulla SS 192 | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Agrigento -Caltanissetta - A19: tratta Agrigento-Canicatti | | |
| | | Agrigento-Canicatti - dal km 10+200 al km 44 - Lotto 1 | |
| | | Canicatti Caltanissetta - dal km 44 al km 74+300 - Lotto 2 | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Ragusa-Catania-adeguamento SS 514 di Chiaromonte e SS 194 Ragusana alla sezione tipo B norme vigenti (4 corsie) - dallo svincolo con la ss 115 allo svincolo con la ss 114 | | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI - Asse Gela-Agrigento-Trapani | | |
| | | Gela-Agrigento-Castelvetrano | |
| | | Variante di Trapani-Mazara del Vallo - Variante alla Statale 115 "Sud Occidentale Sicula " con sezione tipo C1nel tratto Trapani-Mazara del Vallo compreso tra lo svincolo "Birgi" e il collegam. alla Statale 115 in corrispondenza di Mazara del Vallo | |
| | SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI. Asse PA-AG autostrada SS 121 e 189: tratta Palermo-innesto SS189 bivio Manganaro – adeguam. sezione tipo B alle vigenti norme (4 corsie) | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---------------------------------------|--|---|------------------|
| PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | | | |
| | Opere ferroviarie connesse | | |
| | Ponte sullo Stretto | | |
| SISTEMI URBANI | Palermo stazione ferroviaria | | |
| | | Adeguamento funzionale degli edifici di stazione: Palermo centrale | |
| | | Infrastrutture complementari agli edifici di stazione: 1. Parcheggio a raso coperto e terminal bus; 2. Riqualificazione piazza Giulio Cesare | |
| | Messina - Linea metropolitana | | |
| | | Trasformazione della tratta Messina-Giampilieri in metropolitana di superficie con l'inserimento di sei nuove fermate e l'adattamento delle cinque stazioni esistenti | |
| | | Lavori sugli impianti di Sicurezza e Segnalamento e sugli impianti di Telecomunicazioni, agli impianti LFM e FV, nella tratta Messina-Giampilieri | |
| | CT - Sistema integrato di trasporto del nodo di CT | | |
| | | Raddoppio Catania Centrale-Catania Ognina | |
| | | Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|---------------------|---|---|---|
| | | Nuova stazione di Catania centrale in sotterranea | |
| | | Completa. circunetnea – prolunga. rete FCE nella tratta metropolitana di CT | |
| | | | Tratta dalla stazione Giovanni XXIII (e) alla stazione Stesicoro (i) compresa la tratta in uscita dalla stazione di Stesicoro |
| | | | Tratta dalla staz. Borgo (e) alla stazione Nesima (i) compresa la tratta in uscita dalla stazione di Nesima e le stazioni di Milo, Cibali, San Nullo e Nesima |
| | | Sistema di trasporto urbano di superficie | |
| | Nodo integrato di Palermo - Passante ferroviario: raddoppio elettrificato tratte ferroviarie Palermo Centrale/Branca-caccio-Orleans-Palermo Notabartolo-Cardillo-Isola delle Femmine-Carini | | |
| HUB PORTUALI | | | |
| | Piastra portuale di Catania | | |
| | Piastra portuale di Palermo: realizzazione strada di collegamento del porto con la circonvallazione | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|-------------------------------|------------------|
| | Piastra portuale di Messina: collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e il porto (c.d. via del Mare) | | |
| | Piastra portuale di Trapani | | |
| HUB INTERPORTUALI | | | |
| | Interporto di Catania - 1^ fase-1° stralcio funzionale | | |
| | | Area di sosta polo logistico | |
| | | Polo intermodale | |
| | | Polo logistico | |
| | | Interporto di Termini Imerese | |
| ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | | | |
| | Completam. impianto aeroportuale PA | | |
| | Completam. impianto aeroportuale CT | | |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | SIC - Acquedotto Favara di Burgio | | |
| | SIC - Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di San Leo | | |
| | SIC - Acquedotto Montescuro Ovest | | |
| | SIC - Potabilizzazione invaso Garcia | | |
| | SIC - Completamento invaso Blufi | | |
| | SIC - Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 20. - La ripartizione territoriale degli interventi strategici. SARDEGNA

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|--|---|--|--|
| PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | | | |
| | Completamento adeguamento SS 131 Cagliari - Porto Torres | | |
| | | dal km 23+885 al km 32+412 | |
| | | dal km 32+412 al km 41+000 | |
| | | dal km 41+000 al km 47+600 - Abita- to di Sanluri | |
| | | dal km 69+500 al km 146,800 | |
| | | | Lotto 3 stralcio 2 dal km 93+400 al km 99+500 |
| | | | Lotto 4 dal km 99+500 al km 108+300 |
| | | dal km 109+500 al km 146+800 | |
| | | dal km 146+800 al km 148+820 | |
| | | dal km 148+820 al km 159+000 | |
| | | dal km 159+000 al km 164+370 | |
| | | dal km 164+370 al km 173+100 | |
| | | dal km 173+100 al km 202+000 | |
| | | dal km 202+000 al km 209+482 | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|---|---|
| | Completamento adeguamento SS 291 Sassari - Olmedo - Aeroporto di Alghero e allacci | | |
| | Adeguamento SS 125-131 bis Nuoro - Olbia - S. Teresa di Gallura | | |
| | | SS 125-131/bis adeguamento itinerario Olbia-Palau | |
| | | | Ripristino tessuto urbano e riqualificazione aree lungomare interessate dalla costruzione dell'asse di scorrimento in galleria per il collegamento del porto di Olbia |
| | | Adeguamento del progetto esecutivo della SS 125/11 bis nella tratta Palau-Santa Teresa di Gallura | |
| | Sistema di piattaforme per lo sviluppo organico della rete di Autostrade del mare | | |
| | Adeguamento impianti portuali di Olbia | | |
| | Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci | | |
| | Adeguamento di impianti portuali di Porto Torres | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|----------------------|---|------------|------------------|
| | Adeguamento di impianti portuali di Cagliari | | |
| SCHEMI IDRICI | | | |
| | SAR - Collegamento Corsica Sardegna ed interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche - Collegamento Liscia - Coghinas | | |
| | SAR - Collegamento Corsica Sardegna ed interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche | | |
| | SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumensosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-fluminimannu di Pabillonis-Mogoro 1° e 2° Lotto. Collegamento TIRSO - CASA FIUME | | |
| | SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento MONTE LERNO - TIRSO | | |
| | SAR - Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento COGHINAS - MONTE LERNO | | |

| MACRO OPERA | OPERA | INTERVENTO | SOTTO INTERVENTO |
|-------------|--|------------|------------------|
| | SAR - Diga di Sa Itria sul Rio Monti Nieddu, traversa di Medau Aingiu sul Rio Is Canargius e condotta pedemontana di adduzione irrigua. | | |
| | SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu | | |
| | SAR - Schema idrico Sardegna Sud - Orientale (Sistema Basso Flumendosa-Picocca) - Schema n. 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° lotto costa sud - orientale fino a Villasisimus | | |
| | SAR - Schema Flumineddu - Opere di collegamento Flumineddu-Tirso | | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

2. LA LEGGE OBIETTIVO E IL MERCATO DEI LAVORI PUBBLICI

In questo capitolo si cercherà di valutare gli effetti della Legge Obiettivo sul mercato degli appalti pubblici.

I dati che vengono di seguito riportati permettono di concludere che con la nuova strumentazione procedurale si sia prodotto un effetto indotto sul mercato in più direzioni:

- una crescita complessiva del mercato sia per numero di opere che in termini di importo;
- una redistribuzione delle risorse;
- una crescita del valore medio degli interventi.

Il mercato dei lavori pubblici in questi anni è andato via via crescendo. Nell'anno 2000 il suo valore è stato di circa 20 miliardi di euro, con un numero di 31.394 opere messe in gara. Un anno dopo il mercato ha raggiunto i 21 miliardi e mezzo con un calo del numero delle opere. La conseguenza è stata una crescita seppur leggera dell'importo medio. Nel 2002 si è registrato un ulteriore aumento sia del numero degli avvisi che nell'importo complessivo, che passa da 21,5 a 24,7 miliardi di euro, con una sostanziale stabilità dell'importo medio.

L'attivazione della Legge Obiettivo si innesta, pertanto, in una fase congiunturale caratterizzata da un trend positivo, con crescita costante ma moderata, e con un sostanziale equilibrio tra i diversi segmenti dimensionali del mercato.

Tabella 2.1. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per classi di importo (Importi in milioni di euro)

| | 2000 | | | 2001 | | | 2002 | | | 2003 | | |
|--------------------|---------------|------------------|-------------|---------------|------------------|-------------|---------------------|------------------|-------------|---------------|------------------|-------------|
| | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio |
| Non segnalato | 896 | - | - | 1.111 | - | - | 1.556 | - | - | 1.676 | - | - |
| da 1 a 0,155 | 15.756 | 1.109,72 | 0,07 | 15.051 | 1.083,75 | 0,07 | 16.483 | 1.201,82 | 0,07 | 13.775 | 1.064,03 | 0,08 |
| da 0,155 a 0,258 | 4.235 | 858,32 | 0,20 | 4.473 | 909,82 | 0,20 | 5.096 | 1.023,44 | 0,20 | 5.560 | 1.119,93 | 0,20 |
| da 0,258 a 0,516 | 4.464 | 1.660,54 | 0,37 | 4.263 | 1.579,96 | 0,37 | 5.221 | 1.906,36 | 0,37 | 5.918 | 2.168,64 | 0,37 |
| da 0,516 a 1,033 | 3.172 | 2.330,00 | 0,73 | 3.140 | 2.293,55 | 0,73 | 3.571 | 2.613,88 | 0,73 | 3.857 | 2.806,02 | 0,73 |
| da 1,033 a 2,582 | 1.857 | 2.919,96 | 1,57 | 1.939 | 3.051,91 | 1,57 | 2.294 | 3.635,95 | 1,58 | 2.604 | 4.162,06 | 1,60 |
| da 2,582 a 5,165 | 571 | 2.056,64 | 3,60 | 600 | 2.177,75 | 3,63 | 737 | 2.668,50 | 3,62 | 873 | 3.117,89 | 3,57 |
| da 5,165 a 10,329 | 218 | 1.577,40 | 7,24 | 214 | 1.520,16 | 7,10 | 281 | 2.019,24 | 7,19 | 337 | 2.448,30 | 7,26 |
| da 10,329 a 15,494 | 78 | 992,06 | 12,72 | 81 | 1.007,67 | 12,44 | 94 | 1.190,30 | 12,66 | 116 | 1.498,77 | 12,92 |
| oltre 15,494 | 147 | 6.198,18 | 42,16 | 143 | 7.916,10 | 55,36 | 171 | 8.451,92 | 49,43 | 256 | 19.401,69 | 75,79 |
| Totale | 31.394 | 19.702,81 | 0,65 | 31.015 | 21.540,66 | 0,72 | 35.504 | 24.711,41 | 0,73 | 34.972 | 37.787,34 | 1,13 |
| | | | | | | | <i>Variazioni %</i> | | | | | |
| Non segnalato | | | | 24,0 | - | - | 40,1 | - | - | 7,7 | - | - |
| da 1 a 0,155 | | | | -4,5 | -2,3 | 2,2 | 9,5 | 10,9 | 1,3 | -16,4 | -11,5 | 5,9 |
| da 0,155 a 0,258 | | | | 5,6 | 6,0 | 0,4 | 13,9 | 12,5 | -1,3 | 9,1 | 9,4 | 0,3 |
| da 0,258 a 0,516 | | | | -4,5 | -4,9 | -0,4 | 22,5 | 20,7 | -1,5 | 13,3 | 13,8 | 0,4 |
| da 0,516 a 1,033 | | | | -1,0 | -1,6 | -0,6 | 13,7 | 14,0 | 0,2 | 8,0 | 7,4 | -0,6 |
| da 1,033 a 2,582 | | | | 4,4 | 4,5 | 0,1 | 18,3 | 19,1 | 0,7 | 13,5 | 14,5 | 0,8 |
| da 2,582 a 5,165 | | | | 5,1 | 5,9 | 0,8 | 22,8 | 22,5 | -0,2 | 18,5 | 16,8 | -1,4 |
| da 5,165 a 10,329 | | | | -1,8 | -3,6 | -1,8 | 31,3 | 32,8 | 1,2 | 19,9 | 21,2 | 1,1 |
| da 10,329 a 15,494 | | | | 3,8 | 1,6 | -2,2 | 16,0 | 18,1 | 1,8 | 23,4 | 25,9 | 2,0 |
| oltre 15,494 | | | | -2,7 | 27,7 | 31,3 | 19,6 | 6,8 | -10,7 | 49,7 | 129,6 | 53,3 |
| Totale | | | | -1,2 | 9,3 | 11,5 | 14,5 | 14,7 | 1,1 | -1,5 | 52,9 | 55,9 |

| | 2000 | | | 2001 | | | 2002 | | | 2003 | | |
|--------------------|-----------------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|
| | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio |
| | <i>Composizione %</i> | | | | | | | | | | | |
| Non segnalato | 2,9 | - | | 3,6 | - | | 4,4 | - | | 4,8 | - | |
| da 1 a 0,155 | 50,2 | 5,63 | | 48,5 | 5,03 | | 46,4 | 4,9 | | 39,4 | 2,8 | |
| da 0,155 a 0,258 | 13,5 | 4,36 | | 14,4 | 4,22 | | 14,4 | 4,1 | | 15,9 | 3,0 | |
| da 0,258 a 0,516 | 14,2 | 8,43 | | 13,7 | 7,33 | | 14,7 | 7,7 | | 16,9 | 5,7 | |
| da 0,516 a 1,033 | 10,1 | 11,83 | | 10,1 | 10,65 | | 10,1 | 10,6 | | 11,0 | 7,4 | |
| da 1,033 a 2,582 | 5,9 | 14,82 | | 6,3 | 14,17 | | 6,5 | 14,7 | | 7,4 | 11,0 | |
| da 2,582 a 5,165 | 1,8 | 10,44 | | 1,9 | 10,11 | | 2,1 | 10,8 | | 2,5 | 8,3 | |
| da 5,165 a 10,329 | 0,7 | 8,01 | | 0,7 | 7,06 | | 0,8 | 8,2 | | 1,0 | 6,5 | |
| da 10,329 a 15,494 | 0,2 | 5,04 | | 0,3 | 4,68 | | 0,3 | 4,8 | | 0,3 | 4,0 | |
| oltre 15,494 | 0,5 | 31,46 | | 0,5 | 36,75 | | 0,5 | 34,2 | | 0,7 | 51,3 | |
| Totale | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | 100,0 | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Lo scenario risulta invece in forte cambiamento a partire dal 2003: cala lievemente il numero totale degli interventi, mentre si accresce notevolmente il dato sul valore complessivo delle opere messe in gara, da 24,7 a 37,7 miliardi di euro, mentre il valore dell'importo medio si accresce a sua volta quasi del 56%.

Il cambiamento riguarda l'intero mercato dei lavori pubblici, ma su di esso sicuramente hanno un'incidenza diretta ed indiretta la filosofia e le procedure della Legge Obiettivo.

I piccoli appalti, sotto i 155 mila euro, calano in un anno del 16% per numero e dell'11,5% in valore, mentre aumentano, sia in numero che in valore, tutte le altre categorie. Particolarmente pronunciato è il cambiamento nella fascia di importo più alta, oltre i 15 milioni e mezzo di euro, dove si registra una crescita di quasi il 50% per numero e di circa il 130% per l'importo.

I cambiamenti riguardano anche il diverso dinamismo tra le stazioni appaltanti. La centralità delle infrastrutture di trasporto e il ruolo di traino affidato alle Ferrovie e all'Anas trova un preciso riscontro sul mercato. In particolare, gli appalti relativi ad opere stradali sono cresciuti nel 2003 del 17% per numero e di circa il 120% per valore. L'importo complessivo delle opere ferroviarie è aumentato del 76%. In linea anche la crescita delle gare da parte delle Aziende speciali (+117%), coinvolte principalmente nel settore delle risorse idriche e dei trasporti pubblici locali. A fronte di un aumento complessivo degli importi va registrato il calo del numero delle opere poste in gara da parte dei Comuni (-3,3%) e delle amministrazioni centrali (-17%).

Nella distribuzione delle risorse attivate tra il 2000 e il 2003 la quota degli enti locali è scesa dal 68 al 60%, mentre le imprese a capitale pubblico sono salite dal 25 a quasi il 31%.

Tabella 2.2. – Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per committenti (Importi in milioni di euro)

| | 2000 | | 2001 | | 2002 | | 2003 | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
| | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo | |
| Amministrazioni centrali | 1.835 | 1.214,04 | 1.973 | 2.229,99 | 2.093 | 2.185,91 | 1.739 | 3.085,44 | |
| Amministrazioni locali | 25.708 | 13.449,79 | 25.567 | 14.567,45 | 30.123 | 16.482,58 | 29.807 | 22.947,47 | |
| di cui: <i>Aziende speciali</i> | 1.507 | 2.291,60 | 1.479 | 1.925,24 | 1.309 | 1.550,81 | 1.428 | 3.376,25 | |
| <i>Comuni</i> | 16.500 | 5.450,15 | 16.587 | 5.935,05 | 20.370 | 7.148,03 | 19.695 | 8.756,77 | |
| Imprese a capitale pubbl. | 3.557 | 4.949,54 | 3.339 | 4.666,28 | 3.102 | 5.925,44 | 3.270 | 11.638,35 | |
| di cui: <i>Ferrovie</i> | 731 | 1.343,91 | 591 | 1.640,29 | 578 | 2.114,77 | 578 | 3.721,22 | |
| <i>Strade</i> | 2.365 | 3.331,29 | 1.978 | 2.854,89 | 1.721 | 3.267,15 | 2.011 | 7.179,42 | |
| Altri enti | 294 | 89,44 | 136 | 76,95 | 186 | 117,48 | 156 | 116,07 | |
| Totale | 31.394 | 19.703 | 31.015 | 21.541 | 35.504 | 24.711 | 34.972 | 37.787 | |
| | | | | <i>Variazioni %</i> | | | | | |
| Amministrazioni centrali | | | 7,5 | 83,7 | 6,1 | -2,0 | -16,9 | 41,2 | |
| Amministrazioni locali | | | -0,5 | 8,3 | 17,8 | 13,1 | -1,0 | 39,2 | |
| di cui: <i>Aziende speciali</i> | | | -1,9 | -16,0 | -11,5 | -19,4 | 9,1 | 117,7 | |
| <i>Comuni</i> | | | 0,5 | 8,9 | 22,8 | 20,4 | -3,3 | 22,5 | |
| Imprese a capitale pubbl. | | | -6,1 | -5,7 | -7,1 | 27,0 | 5,4 | 96,4 | |
| di cui: <i>Ferrovie</i> | | | -19,2 | 22,1 | -2,2 | 28,9 | 0,0 | 76,0 | |
| <i>Strade</i> | | | -16,4 | -14,3 | -13,0 | 14,4 | 16,9 | 119,7 | |
| Altri enti | | | -53,7 | -14,0 | 36,8 | 52,7 | -16,1 | -1,2 | |
| Totale | | | -1,2 | 9,3 | 14,5 | 14,7 | -1,5 | 52,9 | |
| | | | | <i>Composizione %</i> | | | | | |
| Amministrazioni centrali | 5,8 | 6,2 | 6,4 | 10,4 | 5,9 | 8,8 | 5,0 | 8,2 | |
| Amministrazioni locali | 81,9 | 68,3 | 82,4 | 67,6 | 84,8 | 66,7 | 85,2 | 60,7 | |
| di cui: <i>Aziende speciali</i> | 4,8 | 11,6 | 4,8 | 8,9 | 3,7 | 6,3 | 4,1 | 8,9 | |
| <i>Comuni</i> | 52,6 | 27,7 | 53,5 | 27,6 | 57,4 | 28,9 | 56,3 | 23,2 | |
| Imprese a capitale pubbl. | 11,3 | 25,1 | 10,8 | 21,7 | 8,7 | 24,0 | 9,4 | 30,8 | |
| Ferrovie | 2,3 | 6,8 | 1,9 | 7,6 | 1,6 | 8,6 | 1,7 | 9,8 | |
| Strade | 7,5 | 16,9 | 6,4 | 13,3 | 4,8 | 13,2 | 5,8 | 19,0 | |
| Altri enti | 0,9 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | |
| Totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Mettendo a confronto il periodo successivo all'entrata in vigore del Decreto 190, ovvero l'attivazione della Legge Obiettivo, con un periodo precedente equivalente è possibile evidenziare ulteriormente l'effetto del cambiamento.

Così tra il gennaio 2001 e l'agosto 2002, in 20 mesi, si sono registrati poco meno di 51.000 bandi di gara per un importo complessivo di oltre 35 miliardi di euro. Nei 20 mesi successivi dal settembre 2002 all'aprile 2004 con l'entrata in vigore della "Legge Obiettivo" si sono registrati 57.419 bandi corrispondenti ad un importo superiore a 60 miliardi e 600 milioni, con una crescita del 12,7% nel numero e del 73% in valore. L'importo medio è passato da 710 mila euro a oltre un milione, con una crescita del 56%.

La redistribuzione delle risorse coinvolge direttamente i diversi soggetti appaltanti. Crescono soprattutto Ferrovie e Strade, rispettivamente del 133% e del 105%. Mediamente le imprese a capitale pubblico aumentano il loro impegno di stazioni appaltanti del 180%. Più contenuta la crescita del valore delle gare appaltate dai comuni: 45%. Il confronto tra i due periodi sulla vivacità e diverso peso degli enti appaltanti evidenzia la crescita del valore delle opere delle imprese di capitale pubblico passate dal 22 al 35,4% a cui è corrisposta una riduzione dell'attività dei comuni dal 28 al 23,6%. Anas e Ferrovie contano oggi per il 26%, quando prima dell'entrata in vigore della "Legge Obiettivo" rappresentavano il 21% del totale del valore delle gare di appalto.

Quale cambiamento si determina invece a livello di territorio? Il confronto tra i due periodi presi in esame consente di cogliere da un lato l'aumento generalizzato delle risorse nelle diverse aree. Il Nord passa dai 18,3 a 25,6 miliardi di euro, il Centro da 6,4 a 9 miliardi. Ma è il Mezzogiorno a registrare il salto maggiore, raddoppiando il valore delle opere messe in gara, passando da 9 miliardi e 600 milioni a quasi 22. Questa situazione determina una redistribuzione percentuale tra le diverse aree nei 20 mesi successivi all'entrata in operatività della "Legge Obiettivo". Rispetto al valore delle opere, il Nord e il Centro calano rispettivamente dal 52 al 42% e dal 18,3 al 15%, mentre il Mezzogiorno sale dal 27 al 41%. Sul dato incide in misura rilevante il bando di gara per il Ponte sullo Stretto di Messina, senza il quale la percentuale si attesterebbe comunque sul 34%.

Si potrebbe affermare che nonostante poche siano le opere e gli interventi previsti all'interno della Legge Obiettivo, la sua attivazione abbia comunque avuto un effetto trascinalimento sul mercato, avviando quel processo di trasformazione del mercato in direzione di appalti medi più alti e con uno spostamento di risorse da Nord a Sud e di accentuata concentrazione verso le infrastrutture per il trasporto e la logistica.

Tabella 2.3. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per classi di importo (Importi in milioni di euro)

| | Valori assoluti | | | | | | | | | Composizione % | | | |
|--------------------|----------------------------|---------------|-------------|------------------------------|---------------|-------------|--------------|-------------|-------------|----------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | Gennaio 2001 – Agosto 2002 | | | Settembre 2002 – Aprile 2004 | | | Variazione % | | | Genn.2001 – Agosto 2002 | | Sett. 2002 – Aprile 2004 | |
| | Numero | Importo | Imp. Medio | Numero | Importo | Imp. Medio | Num. | Importo | Imp. Medio | Num. | Imp. | Num. | Imp. |
| Non segnalato | 1.881 | - | - | 3.081 | - | - | 63,8 | - | - | 3,7 | - | 5,4 | - |
| da 0 a 0,155 | 24.720 | 1.785,36 | 0,07 | 22.429 | 1.731,70 | 0,08 | -9,3 | -3,0 | 6,9 | 48,5 | 5,1 | 39,1 | 2,9 |
| da 0,155 a 0,258 | 7.364 | 1.489,28 | 0,20 | 8.957 | 1.805,87 | 0,20 | 21,6 | 21,3 | -0,3 | 14,5 | 4,2 | 15,6 | 3,0 |
| da 0,258 a 0,516 | 6.997 | 2.572,85 | 0,37 | 9.794 | 3.599,14 | 0,37 | 40,0 | 39,9 | -0,1 | 13,7 | 7,3 | 17,1 | 5,9 |
| da 0,516 a 1,033 | 5.052 | 3.698,38 | 0,73 | 6.383 | 4.651,81 | 0,73 | 26,3 | 25,8 | -0,4 | 9,9 | 10,6 | 11,1 | 7,7 |
| da 1,033 a 2,582 | 3.178 | 5.000,62 | 1,57 | 4.281 | 6.817,07 | 1,59 | 34,7 | 36,3 | 1,2 | 6,2 | 14,3 | 7,5 | 11,2 |
| da 2,582 a 5,165 | 1.009 | 3.659,03 | 3,63 | 1.389 | 4.981,70 | 3,59 | 37,7 | 36,1 | -1,1 | 2,0 | 10,4 | 2,4 | 8,2 |
| da 5,165 a 10,329 | 383 | 2.751,90 | 7,19 | 534 | 3.854,50 | 7,22 | 39,4 | 40,1 | 0,5 | 0,8 | 7,9 | 0,9 | 6,4 |
| da 10,329 a 15,494 | 128 | 1.601,87 | 12,51 | 187 | 2.400,25 | 12,84 | 46,1 | 49,8 | 2,6 | 0,3 | 4,6 | 0,3 | 4,0 |
| oltre 15,494 | 239 | 12.486,64 | 52,25 | 384 | 30.779,68 | 80,16 | 60,7 | 146,5 | 53,4 | 0,5 | 35,6 | 0,7 | 50,8 |
| Totale | 50.951 | 35.046 | 0,71 | 57.419 | 60.622 | 1,12 | 12,7 | 73,0 | 56,2 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 2.4. – Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per aree geografiche (Importi in milioni di euro)

| | Valori assoluti | | | | | | Composizione % | | | |
|-----------------|----------------------------|------------------|------------------------------|------------------|--------------|-------------|-------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
| | Gennaio 2001 – Agosto 2002 | | Settembre 2002 – Aprile 2004 | | Variazione % | | Genn.2001 – Agosto 2002 | | Sett. 2002 – Aprile 2004 | |
| | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo |
| Nord | 23.049 | 18.311,72 | 26.555 | 25.691,32 | 15,2 | 40,3 | 45,2 | 52,3 | 46,3 | 42,4 |
| Centro | 7.845 | 6.418,68 | 8.749 | 9.086,90 | 11,5 | 41,6 | 15,4 | 18,3 | 15,2 | 15,0 |
| Sud e isole | 19.935 | 9.643,34 | 21.839 | 24.780,97 | 9,6 | 157,0 | 39,1 | 27,5 | 38,0 | 40,9 |
| Non ripartibili | 122 | 672,20 | 270 | 1.060,85 | 121,3 | 57,8 | 0,2 | 1,9 | 0,5 | 1,8 |
| Totale | 50.951 | 35.045,95 | 57.413 | 60.620,05 | 12,7 | 73,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 2.5. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per committenti (Importi in milioni di euro)

| | Valori assoluti | | | | Variazione % | | Composizione % | | | |
|---------------------------------|----------------------------|------------------|------------------------------|------------------|--------------|-------------|-------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
| | Gennaio 2001 – Agosto 2002 | | Settembre 2002 – Aprile 2004 | | | | Genn.2001 – Agosto 2002 | | Sett. 2002 – Aprile 2004 | |
| | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo | Numero | Importo |
| Amministrazioni centrali | 2.857 | 3.657,18 | 3.477 | 4.031,56 | 21,7 | 10,2 | 5,6 | 10,4 | 6,1 | 6,7 |
| Amministrazioni locali | 42.829 | 23.555,34 | 48.608 | 34.908,62 | 13,5 | 48,2 | 84,1 | 67,2 | 84,7 | 57,6 |
| di cui: <i>Aziende speciali</i> | 2.238 | 2.477,01 | 2.227 | 4.549,17 | -0,5 | 83,7 | 4,4 | 7,1 | 3,9 | 7,5 |
| <i>Comuni</i> | 28.412 | 9.864,01 | 32.275 | 14.290,71 | 13,6 | 44,9 | 55,8 | 28,1 | 56,2 | 23,6 |
| Imprese a capitale pubbl. | 5.033 | 7.684,82 | 5.071 | 21.484,21 | 0,8 | 179,6 | 9,9 | 21,9 | 8,8 | 35,4 |
| di cui: <i>Ferrovie</i> | 793 | 2.533,15 | 1.004 | 5.904,48 | 26,6 | 133,1 | 1,6 | 7,2 | 1,7 | 9,7 |
| <i>Strade</i> | 3.017 | 4.811,93 | 2.941 | 9.908,34 | -2,5 | 105,9 | 5,9 | 13,7 | 5,1 | 16,3 |
| Altri enti | 232 | 148,60 | 263 | 197,33 | 13,4 | 32,8 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,3 |
| Totale | 50.951 | 35.045,95 | 57.419 | 60.621,72 | 12,7 | 73,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Ma l'effetto "Legge Obiettivo" ha anche un impatto diretto in termini di opere poste in gara.

Se prendiamo in esame i dati del mercato potenziale dei lavori pubblici relativi al 2003, le 48 opere strategiche hanno pesato solo per lo 0,1% rispetto al numero totale degli avvisi di gara dell'anno, ma il 18% sul totale del valore delle opere appaltate.

Ancora più significato appare il dato relativo al primo quadrimestre del 2004, dove il "peso" numerico resta immutato e del tutto marginale, ma la quota delle opere strategiche rispetto all'importo complessivo appaltato cresce esponenzialmente sfiorando il 40%, dovuto come si è visto al Ponte sullo Stretto di Messina, il cui importo di gara per oltre 4 miliardi incide in modo determinante sul valore complessivo delle opere bandite nel Mezzogiorno.

Tabella 2.6. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per opere inserite nel 1° programma delle infrastrutture strategiche (Importi in milioni di euro)

| | Totale opere pubbliche | | | Totale L.O. | | % L.O. su totale OOPP | | |
|--------------------|------------------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-----------------------|-------------|--------------|
| | Numero | Importo | Imp. medio | Numero | Importo | Imp. medio | Numero | Importo |
| 2003 | 34.972 | 37.787 | 1,135 | 48 | 6.817 | 142,021 | 0,1% | 18,0% |
| Gennaio | | | | | | | | |
| Aprile 2004 | 11.860 | 14.489 | 1,303 | 17 | 5.714 | 336,118 | 0,1% | 39,4% |
| Totale | 46.832 | 52.276 | 1,177 | 65 | 12.531 | 192,785 | 0,1% | 24,0% |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

3. IL MONITORAGGIO SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE STRATEGICHE: UN QUADRO DI SINTESI

3.1. Il costo delle opere strategiche

La delibera CIPE n. 121 del 2001 indicava “una prima valutazione dei dati di costo” dell’intero programma compreso nella Legge Obiettivo corrispondente a 125 miliardi e 858 milioni di euro. Dalla ricostruzione dello stato di attuazione si è giunti a definire una nuova valutazione del costo del programma per un valore di **231 miliardi e 792 milioni**.

Si tratta di un valore che è il risultato di quattro fattori che vanno attentamente considerati.

Innanzitutto nell’importo ora ricalcolato sono inseriti i costi di tutte le opere previste dalla Legge Obiettivo, indipendentemente se soggette a finanziamento e procedura o solo a procedura. Per queste ultime, invece, la Delibera n. 121 non indicava il costo. Quel documento, infatti era caratterizzato da un livello di distinzione fra finalità di descrizione complessiva del programma e finalità di previsione dei fabbisogni finanziari ancora insufficiente. Pertanto, nell’importo che qui viene rivalutato vi sono poste finanziarie non comprese nella Delibera n. 121. Un esempio è rappresentato dall’infrastruttura “Asse autostradale Variante di Valico”, per la quale la Delibera n. 121 indicava un costo pari a 0,000 e il cui costo invece, viene ora indicato in 2,8 miliardi di euro. Inoltre, occorre considerare che già nella Delibera n. 121 l’elenco riportato nell’Allegato 1 (da cui si ricava la previsione complessiva di costo) contiene un numero di opere inferiore rispetto all’elenco riportato nell’Allegato 2 (Interventi articolati per Regioni e per macrotipologie). Nelle *Tablelle sullo stato degli interventi* allegate al cap. 4 del presente Rapporto (da cui è ricavata la nuova valutazione del costo complessivo del programma) sono state invece considerate tutte le opere, anche quelle del solo Allegato 2 della Delibera n. 121 (questo particolare insieme è stato contrassegnato con il codice 999).

In secondo luogo si deve considerare, come è già stato precisato in altra parte del Rapporto, che successivamente alla Delibera CIPE del 2001, nel DPEF 2003-2006 e nel DPEF 2004-2007 si è provveduto ad aggiornare, ma anche ad integrare l’elenco delle opere con nuovi interventi che, a volte in misura marginale ma a volte in misura rilevante, contribuiscono a far crescere il valore del costo totale. Un esempio, in questo caso, è rappresentato dall’opera “Hub aeroportuale metro Parma” che compare per la prima volta nel DPEF 2004-2007 (voce n. 32). Alcune definizioni sintetiche sono state infatti, nel succedersi dei documenti programmatici, riempite di sottovoci più dettagliate, ma tali sottovoci in realtà rappresentavano in alcuni casi, nuovi interventi, il cui costo non era valutato all’interno

della delibera originaria. Attraverso le *Tablelle* riportate nel volume allegato al capitolo 4 del Rapporto è possibile seguire gli sviluppi intervenuti nel succedersi dei documenti di programmazione e quindi gli effetti, su ogni opera, di questo secondo fattore.

Un terzo fattore è rappresentato da una serie di dati acquisiti attraverso contatti diretti con i soggetti competenti: attraverso questo livello più analitico di indagine è stato possibile pervenire ad un quadro più dettagliato degli interventi effettivamente compresi nelle macro opere e nelle opere indicate nei documenti ufficiali. Anche in questo caso l'effetto viene scontato nella nuova valutazione complessiva dei costi. Un esempio è quello della voce della Delibera CIPE n. 121 "Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania" (opera n. 22 della Delibera), per il quale si indica un costo complessivo pari a circa 12,3 miliardi di euro. Nel DPEF 2003-2006 l'opera viene riportata (voce n. 18) con la stessa previsione di costo, mentre nel DPEF 2004-2007 vengono precisate alcune articolazioni della voce stessa. Da contatti diretti con il soggetto competente, è poi risultato che nella voce riassuntiva sarebbe compreso anche l'intervento "linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria", il cui costo previsto è, allo stato, di 22 miliardi di euro: come si vede, si tratta di un importo già superiore a quello dell'intera voce riassuntiva, che sommato a quelli ascrivibili alle altre articolazioni, porta la previsione di costo complessivo della voce n. 22 della Delibera CIPE n. 121 da 12,3 a 33,6 miliardi di euro.

Infine nel nuovo importo vanno considerati gli aggiornamenti "fisiologici", cioè quelli derivanti dall'avanzamento delle diverse fasi progettuali grazie al quale si giunge a disporre di elementi quantitativi più precisi rispetto a quella che sarà l'opera finita (fenomeno ordinario nella programmazione dei lavori pubblici).

La somma di questi quattro fattori determina la nuova valutazione dei costi pari ad un 84% in più rispetto a quanto stabilito nella iniziale valutazione inserita nel 2001.

Quello che appare opportuno rilevare a questo proposito è la difficoltà di pervenire – sulla base della sola documentazione ufficiale trasmessa al Parlamento o pubblicata in GU – ad una esatta stima del costo previsto dell'intero programma e delle singole macro opere ed opere. Su questo aspetto, che riveste un significato rilevante ai fini della completezza dell'informazione messa a disposizione dell'organo parlamentare, si ritornerà più diffusamente nel cap. 4 del Rapporto.

Tabella 3.1. – Valutazione del costo delle opere per macro opera – 2001/2004 (Importi in milioni)

| MACRO OPERA | DELIBERA CIPE 121/2001 | | | | DELIBERA CIPE 121/2001 | | | |
|--|--|-----------------------------------|--|-------------------------------------|--|-----------------------------------|--|-------------------------------------|
| | <i>Imp. di cui alla delibera CIPE 121/2001</i> | <i>Risorse disponibili (2001)</i> | <i>Previsioni spesa triennio 2002-2004</i> | <i>Nuova valutazione dei costi*</i> | <i>Imp. di cui alla delibera CIPE 121/2001</i> | <i>Risorse disponibili (2001)</i> | <i>Previsioni spesa triennio 2002-2004</i> | <i>Nuova valutazione dei costi*</i> |
| | V.A. | V.A. | V.A. | V.A. | % sul tot. | % sul tot. | % sul tot. | % sul tot. |
| 1 SISTEMA VALICHI | 6.365 | 0 | 227 | 6.423 | 5,1 | 0,0 | 0,9 | 2,8 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 20.367 | 1.526 | 4.555 | 47.197 | 16,2 | 12,9 | 18,8 | 20,4 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 2.544 | 865 | 666 | 5.961 | 2,0 | 7,3 | 2,8 | 2,6 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 39.908 | 4.293 | 5.798 | 72.024 | 31,7 | 36,2 | 24,0 | 31,1 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 2.107 | 1.149 | 724 | 4.149 | 1,7 | 9,7 | 3,0 | 1,8 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 3.753 | 487 | 608 | 23.053 | 3,0 | 4,1 | 2,5 | 9,9 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 4.132 | 0 | 609 | 4.132 | 3,3 | 0,0 | 2,5 | 1,8 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 4.958 | 0 | 356 | 4.989 | 3,9 | 0,0 | 1,5 | 2,2 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 16.061 | 1.291 | 2.563 | 32.522 | 12,8 | 10,9 | 10,6 | 14,0 |
| 10 SISTEMI URBANI | 15.366 | 2.031 | 3.804 | 19.701 | 12,2 | 17,1 | 15,7 | 8,5 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 1.165 | 0 | 363 | 1.574 | 0,9 | 0,0 | 1,5 | 0,7 |
| 12 HUB PORTUALI | 2.650 | 30 | 879 | 3.728 | 2,1 | 0,3 | 3,6 | 1,6 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 1.530 | 196 | 305 | 1.389 | 1,2 | 1,6 | 1,3 | 0,6 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 310 | 0 | 269 | 310 | 0,2 | 0,0 | 1,1 | 0,1 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 4.641 | 0 | 2.478 | 4.641 | 3,7 | 0,0 | 10,2 | 2,0 |
| TOTALE | 125.858 | 11.866 | 24.204 | 231.792 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

* Valore non confrontabile con il costo di cui alla delibera Cipe 121/2001

Assumendo pertanto il nuovo valore come base di riferimento per stimare il costo del programma nel suo complesso è possibile ridistribuire questo importo rispetto alle macro opere, con il risultato che è possibile evidenziare come la nuova valutazione determini una non marginale redistribuzione rispetto alla fase di impianto.

In termini assoluti la crescita maggiore riguarda in primo luogo il Corridoio plurimodale Tirreno Nord Europa, passato da 40 miliardi a 72, a seguire il Corridoio plurimodale padano il Corridoio plurimodale dorsale centrale e il Corridoio trasversale e dorsale appenninica, che passano, rispettivamente, da oltre 20 a 46 miliardi e mezzo di euro, da 3,8 a 23 miliardi e da 16 a oltre 32 miliardi.

Tutte e quattro queste macro opere vedono aumentare la loro quota percentuale sul totale del valore del programma. Il Corridoio plurimodale Tirreno Nord Europa rappresenta il 31%, il Corridoio plurimodale padano il 20%, la Dorsale appenninica il 14%, mentre il Corridoio Centrale passa dal 3 al 10%.

Da segnalare che sull'aumento dei costi relativi alla macro opera più onerosa, il Corridoio plurimodale tirrenico – Nord Europa incide soprattutto la linea AV/AC Battipaglia – Reggio Calabria, per la quale – come si è visto - nella delibera di impianto non veniva riportata alcuna cifra e per la cui realizzazione oggi si stima un costo di oltre 22 miliardi. Nonostante il sensibile aumento in valore, il peso relativo della macro opera rispetto all'intero programma si contrae di 0,5 punti percentuali.

Da segnalare infine come sulla base della nuova valutazione dei costi, la quota di risorse da investire e da reperire per la realizzazione delle opere localizzate nel Mezzogiorno risulti leggermente inferiore al 40% del totale, contro il 45% individuato rispetto alla stima iniziale contenuta nella Delibera 121.

Tabella 3.2. – Valutazione del costo delle opere nel Mezzogiorno – 2001/2004 (Importi in milioni)

| MACRO OPERA | Importo di cui alla delibera CIPE 121/2001 | DELIBERA CIPE 121/2001 | | |
|--|--|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| | | Risorse disponibili (2001) | Previsioni spesa triennio 2002-2004 | Nuova valutazione dei costi* |
| | V.A. | V.A. | V.A. | V.A. |
| 14 Totale nazionale | 125.858 | 11.866 | 24.204 | 231.792 |
| 15 Mezzogiorno | 56.670 | 6.238 | 11.222 | 92.284 |
| MEZZOGIORNO SU TOTALE NAZIONALE | 45,0 | 52,6 | 46,4 | 39,8 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

* Valore non confrontabile con il costo di cui alla delibera Cipe 121/2001

3.2. Lo stato di attuazione dell'intero programma

Il lavoro di indagine e di raccolta di informazioni sulle opere della "legge Obiettivo" ha consentito di individuare un'attivazione procedurale relativamente al 74% delle opere, pari al 93% del suo valore complessivo.

Non risultano infatti informazioni che consentono di valutare l'effettiva "partenza" di circa un quarto delle opere, in gran parte di piccola dimensione e valore, pari complessivamente a poco più del 7% dell'importo totale del costo complessivo del programma (questa porzione del programma viene contrassegnata con N.D. nella tabella e nei grafici che seguono).

I dati complessivi sono riportati nella Tabella 3.3, mentre la rappresentazione grafica è riportata nei tre grafici 3.1, 3.2 e 3.3.

Oltre che dai due grafici a torta, il primo relativo alle percentuali in termini di numero di opere, l'altro in termini di valore delle opere, le fasi di avanzamento delle opere in itinere (terza colonna della tabella) possono essere rappresentate anche con una piramide. La piramide è realizzata sulla base di un'analisi ponderata che ha preso in considerazione tutte le tipologie rilevate: opere, interventi e sottointerventi. Dalla piramide emerge che poco più di metà delle opere del programma è in fase di progettazione. Alla base della piramide troviamo il totale delle opere in itinere oggetto della Legge Obiettivo. Risalendo verso il vertice, seguendo le diverse fasi successive della progettazione, emerge un 74% di opere che ha superato la fase dello studio di fattibilità, poco meno del 68% che dispone di un progetto preliminare; un 42,5% che ha raggiunto la progettazione definitiva, mentre un 26% ha esaurito anche la fase della progettazione esecutiva. La punta della piramide è rappresentata dalla quota di opere che sono entrate nella fase di affidamento dei lavori, pari al 19,2% del totale. Per essere chiari in merito alla rappresentazione grafica del dato: quelle opere per le quali è oggi disponibile un progetto esecutivo hanno già superato tutte le fasi precedenti della progettazione, risultando pertanto presenti in tutte le fasce inferiori della piramide.

Ma qual è lo stato di attuazione al 30 aprile 2004? In quale fase si collocano le diverse opere e in che proporzione? Il dato in dettaglio è riportato nelle tabelle in cui sono raccontate le singole opere, gli interventi e i sottointerventi (volume allegato al cap. 4 del Rapporto). Vedremo più avanti il quadro relativo alle diverse macro opere. In sintesi, tenendo conto che per un quarto delle opere non si hanno notizie sullo stato di attuazione, lo studio evidenzia come oltre la metà delle opere (55%) stia attraversando una fase progettuale e un 19% abbia raggiunto la fase di affidamento dei lavori (in termini di numero di opere).

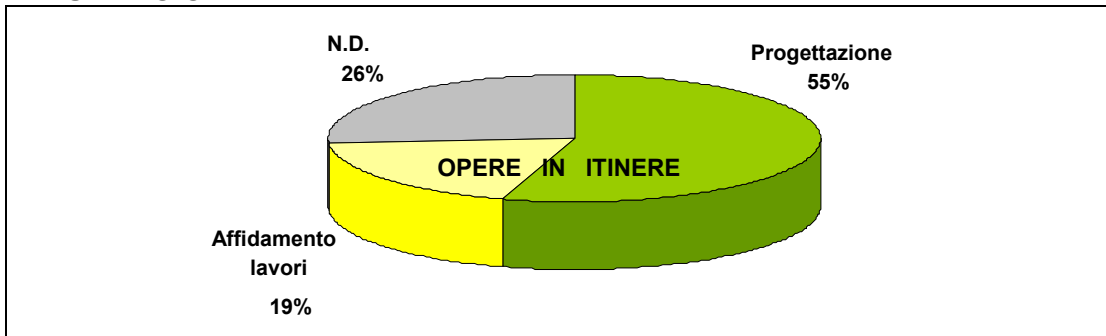
Tabella 3.3. – Lo stato di attuazione dell'intero programma per fase progettuale e affidamento lavori (al 30 aprile 2004) *Composizione percentuale*

| | Numero opere | Nuovo valore delle opere | Fasi di avanzamen- to (numero opere) |
|---|-------------------------|-------------------------------------|---|
| Dati non disponibili (N.D.) | 26,16 | 7,20 | |
| Studio di fattibilità (SDF) | 5,96 | 20,64 | 73,84 |
| Progettazione preliminare (PP) | 25,33 | 35,69 | 67,88 |
| Progettazione definitiva (PD) | 16,56 | 9,27 | 42,55 |
| Progettazione esecutiva (PE) | 6,79 | 2,64 | 25,99 |
| TOTALE PROGETTAZIONE | 54,64 | 68,24 | |
| SELEZIONE DI PROPOSTE IN PF | 0,83 | 1,08 | |
| OPERE IN GARA | 10,76 | 6,16 | |
| OPERE CON CONTRATTO PER LA REALIZZAZIONE | 7,62 | 17,32 | |
| TOTALE AFFIDAMENTO LAVORI | 19,21 | 24,56 | 19,21 |
| Opere in itinere | 73,84 | 92,80 | |
| TOTALE | 100,00 | 100,00 | |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

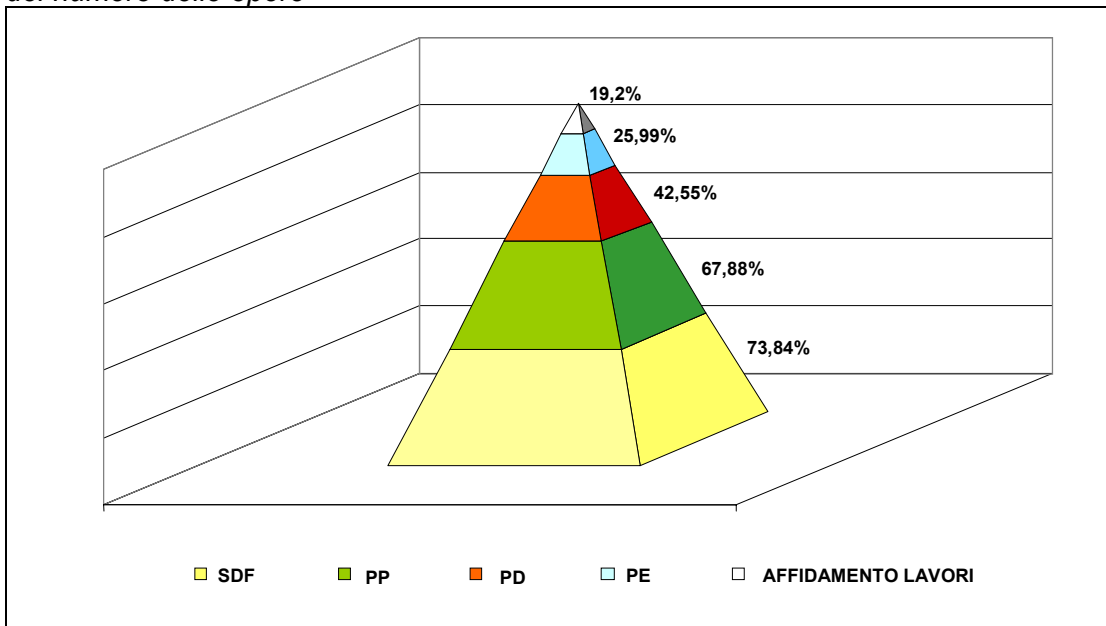
Grafico 3.1. – Lo stato di attuazione dell'intero programma (al 30 aprile 2004) Composizione %

NUMERO OPERE



Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Grafico 3.2. - Fasi di avanzamento del programma (al 30/4/2004) Dati in % del numero delle opere



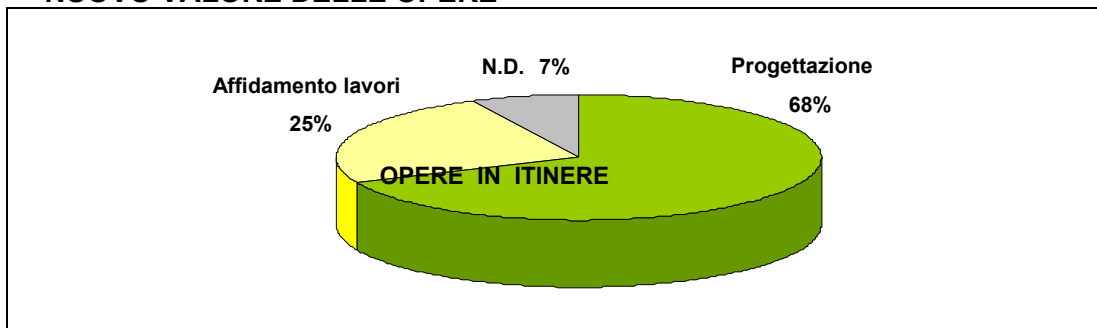
Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Queste percentuali mutano se si prende in considerazione non il numero, bensì il valore delle opere.

In questo caso la quota delle opere in fase di progettazione raggiunge il 68%, mentre quelle in affidamento rappresentano il 25%. La crescita proporzionale è totalmente a scapito delle opere considerate “non in itinere” (solo il 7%).

Grafico 3.3. – Lo stato di attuazione dell'intero programma (al 30 aprile 2004) Composizione %

NUOVO VALORE DELLE OPERE



Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Prendendo ora in esame le sole opere che si collocano in fase progettuale, troviamo che la metà di esse (46,4%), risulta disporre di un progetto preliminare ed è in attesa della sua approvazione da parte del Cipe, oppure ha in corso di definizione il progetto definitivo, che non è ancora comunque approvato alla fase di istruttoria del Ministero delle Infrastrutture.

Tabella 3.4. - Lo stato di attuazione dell'intero programma: fase progettuale (al 30 aprile 2004) Composizione percentuale

| | Numero | Nuovo valore delle opere |
|-----------------------------|---------------|--------------------------|
| SDF | 10,91 | 30,24 |
| PP | 46,36 | 52,30 |
| PD | 30,30 | 13,59 |
| PE | 12,42 | 3,87 |
| TOTALE PROGETTAZIONE | 100,00 | 100,00 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Per una quota limitata di opere (11%) è in corso lo studio di fattibilità. Si tratta in gran parte di opere di valore considerevole in grado di rappresentare oltre il 30% del valore totale delle opere in fase di progettazione.

Il confronto tra la composizione percentuale rispetto al numero e al valore delle opere evidenzia come si trovino nelle fasce alte della piramide soprattutto opere di dimensioni e valore più basso. Sono infatti approdate alla progettazione de-

finitiva e hanno avviato la fase esecutiva o l'hanno conclusa circa il 43% delle opere in fase di progettazione. Ma queste opere rappresentano soltanto il 17% del loro valore totale.

Tabella 3.5. - Lo stato di attuazione dell'intero programma: fase di affidamento lavori (al 30 aprile 2004) Composizione percentuale

| | Numero | Nuovo valore delle opere |
|--|---------------|---------------------------------|
| SELEZIONE DI PROPOSTE IN PF | 4,31 | 4,38 |
| OPERE IN GARA | 56,03 | 25,01 |
| OPERE CON CONTRATTO PER LA REALIZZAZIONE | 39,66 | 70,61 |
| TOTALE AFFIDAMENTO LAVORI | 100,00 | 100,00 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Si sono considerate opere approdate alla fase di affidamento dei lavori quelle per le quali è in corso una gara per concessione, per affidamento a contraente generale o per sola esecuzione. Queste opere sono attualmente pari ad un quarto del totale. Di queste il 40% può essere considerato cantierabile, disponendo di un contratto di realizzazione (l'esecutore è stato quindi individuato). Tra queste opere rientrano il MO.S.E. e molte opere ferroviarie del programma AV/AC, che fanno lievitare il valore complessivo, tanto da rappresentare il 70% del totale. Sono attualmente in gara oltre la metà delle opere in fase di affidamento, pari al 25% del valore complessivo.

Ancora poche le opere per le quali è stata avviata la procedura di individuazione di un partner privato ricorrendo alla procedura in Project Financing prevista dall'articolo 37 bis della Legge 109 del 1994, meno del 5%.

E proprio i dati sullo stato di affidamento dei lavori consentono di disporre di un quadro molto puntuale e dettagliato delle opere per le quali siano state avviate, tra il 1 Settembre 2002 e il 30 Aprile 2004, le gare.

Si tratta di 104 opere di cui 9 riguardanti esecutori individuati precedentemente l'entrata in vigore del DL 190 dell'agosto 2002 e riguardanti l'Alta velocità ferroviaria e il progetto MO.S.E. Non tenendo conto di queste ultime il numero è di 95 opere. La maggior parte delle gare riguardano modalità tradizionali finalizzate alla sola esecuzione dei lavori di costruzione (48), per un valore complessivo di 2

miliardi e 300 milioni. Di queste opere la metà risultano approdate alla fase di aggiudicazione per un importo di un miliardo e 800 milioni, con un importo medio di 75 milioni di euro. La possibilità di accorpare progettazione ed esecuzione risulta premiata con 30 gare di appalto integrato, per un valore di poco inferiore ai 2 miliardi. Un terzo di queste gare risultano aggiudicate pari a circa un milione di euro. In questo caso l'importo medio è di 108 milioni.

Tabella 3.6. - Lo stato di affidamento dei lavori per forma contrattuale (al 30 aprile 2004)

| | TOTALE | | | | | Di cui con esecutore individuato | | | | |
|---|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Nu- mero | Im- porto | Imp. medio | Nu- mero | Im- porto | Nu- mero | Im- porto | Imp. medio | Nu- mero | Im- porto |
| | V.A. | V.A. | V.A. | % | % | V.A. | V.A. | V.A. | % | % |
| TOTALE PPP | 8 | 5.666 | 708,3 | 7,69 | 10,53 | 1 | 1.307 | 1307,3 | 2,17 | 3,23 |
| PF - SELEZIONE DI PROPOSTE | 5 | 2.517 | 503 | 4,81 | 4,68 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 |
| PF - GARA SU PROPOSTA DEL PROMOTORE | 1 | 1.307 | 1307,3 | 0,96 | 2,43 | 1 | 1307 | 1307,3 | 2,17 | 3,23 |
| CONCESSIONE EX ART. 19 C. 2 | 1 | 1.779 | 1779,4 | 0,96 | 3,31 | 0 | 0 | 0,0 | 0,00 | 0,00 |
| SOCIETA' DI SCOPO | 1 | 62 | 62,0 | 0,96 | 0,12 | 0 | 0 | 0,0 | 0,00 | 0,00 |
| CONTRAENTE GENERALE | 18 | 43.856 | 2436,4 | 17,31 | 81,48 | 11 | 36300 | 3300,0 | 23,91 | 89,63 |
| Di cui individuati prima di settembre 2002 (a) | 9 | 34.872 | 3874,7 | 8,65 | 64,79 | 9 | 34.872 | 3874,7 | 19,57 | 86,11 |
| Di cui individuati dopo settembre 2002 (b) | 9 | 8.984 | 998,2 | 8,65 | 16,69 | 2 | 1428 | 713,9 | 4,35 | 3,53 |
| APPALTO INTEGRATO | 30 | 1.981 | 66,0 | 28,85 | 3,68 | 10 | 1082 | 108,2 | 21,74 | 2,67 |
| SOLA ESECUZIONE | 48 | 2.320 | 48,3 | 46,15 | 4,31 | 24 | 1810 | 75,4 | 52,17 | 4,47 |
| TOTALE | 104 | 53.822 | 517,5 | 100,00 | 100,00 | 46 | 40.499 | 880,4 | 100,00 | 100,00 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

- a) *Si tratta dei general contractor individuati per la realizzazione delle tratte AV/AC Torino-Novara e Novara-Milano (Cav.To.Mi), Milano-Verona (Cepav 2), Verona-Padova (Iricav 2), Milano-Bologna (Cepav 1), Bologna-Firenze (Cavet), Milano-Genova (Cociv) e del sistema MO.S.E. (Consorzio Venezia Nuova).*
- b) *Si tratta delle gare per l'individuazione dei general contractor per la realizzazione del Passante esterno di Mestre, degli interventi di adeguamento funzionale degli edifici di stazioni ferroviarie e delle infrastrutture complementari di 13 grandi stazioni, di 3 maxi lotti sulla SA-RC, del Ponte sullo Stretto di Messina, del raddoppio della tratta ferroviaria PA-ME, del nuovo tronco autostradale CT-SR, del Passante ferroviario di Palermo*

L'appalto integrato costituisce una novità procedurale che insieme ad altre quali il ricorso al partenariato pubblico privato e al contraente generale consentono riduzione di tempi e di costi. Dal settembre 2002 sono state poste in gara 9 opere per l'individuazione di un contraente generale. La procedura era stata già sperimentata nella realizzazione di tratte dell'Alta velocità. Delle nove gare avviate due sono giunte a conclusione: si tratta delle gare per il passante di Mestre e per il primo macrolotto della Salerno-Reggio Calabria. In termini di valore le opere poste in gara in questa forma riguardano circa 9 miliardi. Le due opere aggiudicate valgono un miliardo e 400 milioni. Si tratta di operazioni significative con un valore medio di oltre 700 milioni. Il ricorso al contraente generale costituisce una formula che sicuramente determina una riduzione dei tempi complessivi del processo di affidamento dei lavori, soprattutto consente allo Stato di poter contare su anticipazioni finanziarie in grado di superare possibili ostacoli collegati alla disponibilità e alla reperibilità di risorse senza le quali il meccanismo potrebbe arrestarsi o esigere tempi di attuazione più lunghi.

In ritardo appare il ricorso alle forme di partenariato pubblico privato: 8 opere. Per cinque di esse è stata avviata la procedura per l'individuazione di un promotore, per una si è avviata una gara per la costruzione di una Società di Scopo e un'altra per la realizzazione attraverso un affidamento in concessione di costruzione e gestione. Di queste opere con coinvolgimento privato è giunta a conclusione con aggiudicazione la gara su proposta del promotore relativa al nuovo collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano.

3.3. Lo stato di attuazione per macro opera

Nella struttura informativa progettata per il monitoraggio si è assunto come parametro di aggregazione significativo l'elenco delle opere individuate dall'allegato 1 della Delibera Cipe 121/2001. Sulla base di questo elenco sono state tratte le 15 macro opere sulle quali è stato realizzato il monitoraggio.

MACRO OPERA

- 1 SISTEMA VALICHI
- 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
- 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
- 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
- 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO
- 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE
- 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E.
- 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA
- 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA
- 10 SISTEMI URBANI
- 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA
- 12 HUB PORTUALI
- 13 HUB INTERPORTUALI
- 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI
- 15 SCHEMI IDRICI

Tenendo presente questa struttura e considerando solo le opere (e il loro valore) di cui si è registrata una fase di attivazione, escludendo, quindi, quel 26% di opere (7% in valore) registrato come N.D. nella tabella 3.3., è possibile descrivere lo stato di attuazione alla fine di aprile. Delle 15 macro opere 11 presentano una quota preponderante di interventi in fase di progettazione, mentre quattro registrano uno stato più avanzato che rientra nella fase di affidamento dei lavori. Tra queste sono collocate e assumono una rilevanza particolare e per dimensione e procedura il Ponte sullo stretto di Messina e il MO.S.E.

Nel primo caso è stata avviata la gara per l'individuazione del contraente generale, mentre per la macro opera veneziana è stata superata la situazione di stallo che ne bloccava di fatto l'attuazione. Con l'affidamento al Consorzio Venezia Nuova il MO.S.E. si segnala tra le opere per le quali è ipotizzabile un'accelerazione delle fasi di affidamento. Nel monitorare lo stato di avanzamento, decisiva risulta l'attività realizzativa delle tratte dell'Alta velocità ferroviaria che si concentra soprattutto nella Dorsale centrale e con quote minori nei corridoi Padano e Tirrenico Nord Europa.

Il risultato è che per l'82% delle opere del Corridoio plurimodale dorsale centrale si è già in fase di affidamento (pari al 63% del valore totale delle opere) mentre nel Corridoio Padano l'incidenza della Tav fa crescere la quota in fase di affidamento delle opere inserite rispetto al valore totale della macro opera al 45%, pari a un quarto del numero degli interventi attivati. Molto più contenuto ri-

sulla l'effetto sul Corridoio Tirrenico Nord Europa: 17% delle opere e 14% in valore.

Da segnalare anche il dato relativo ai sistemi urbani dove oltre un terzo delle opere attivate è in fase di affidamento, per un quarto del valore complessivo. Risultano aver superato la fase della progettazione esecutiva e avviate all'affidamento o già in via di realizzazione, opere oscillanti tra il 35 e il 40% inserite nei Corridoi Tirreno – Brennero e Adriatico. In entrambi si tratta comunque di percentuali marginali rispetto al totale del valore degli investimenti, rispettivamente 3,4 e 6,7%. Situazione simile si registra per gli Hub portuali: 29% delle opere hanno superato l'intero iter progettuale per una incidenza complessiva, sulla macro opera, del 3,6% in termini di valore.

Rispetto al programma nel suo complesso oltre un quarto del totale delle opere individuate in fase di affidamento dei lavori rientra tra i Sistemi urbani (27,6%), pari però soltanto al 6,7% del totale del loro valore. Indicative anche le percentuali numeriche dei Corridoi plurimodali Padano (14,7%), dorsale centrale (12,1%) e Tirrenico – Nord Europa (10,3). E proprio questi tre corridoi insieme rappresentano il 76% del totale del valore delle opere che hanno esaurito la fase progettuale.

Tabella 3.7. - Lo stato di attuazione dell'intero programma per fasi e macro opere (al 30 aprile 2004) - Composizione %
(Percentuali orizzontali)

| MACRO OPERA | Progettazione | | Affidamento lavori | | TOTALE | |
|--|---------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|--------------|--------------------------|
| | Numero | Nuovo valore delle opere | Numero | Nuovo valore delle opere | Numero | Nuovo valore delle opere |
| 1 SISTEMA VALICHI | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 74,6 | 54,9 | 25,4 | 45,1 | 100,0 | 100,0 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 60,0 | 96,6 | 40,0 | 3,4 | 100,0 | 100,0 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 82,6 | 85,9 | 17,4 | 14,1 | 100,0 | 100,0 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 63,6 | 93,3 | 36,4 | 6,7 | 100,0 | 100,0 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 17,6 | 36,9 | 82,4 | 63,1 | 100,0 | 100,0 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 87,7 | 98,7 | 12,3 | 1,3 | 100,0 | 100,0 |
| 10 SISTEMI URBANI | 65,6 | 75,7 | 34,4 | 24,3 | 100,0 | 100,0 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 12 HUB PORTUALI | 70,8 | 96,4 | 29,2 | 3,6 | 100,0 | 100,0 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 96,0 | 100,0 | 4,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 84,4 | 85,2 | 15,6 | 14,8 | 100,0 | 100,0 |
| TOTALE | 74,0 | 73,5 | 26,0 | 26,5 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3.8. - Lo stato di attuazione dell'intero programma per fasi e macro opere (al 30 aprile 2004) - Composizione % (Percentuali verticali)

| MACRO OPERA | Progettazione | | Affidamento lavori | | TOTALE | |
|--|---------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|--------------|--------------------------|
| | Numero | Nuovo valore delle opere | Numero | Nuovo valore delle opere | Numero | Nuovo valore delle opere |
| 1 SISTEMA VALICHI | 1,2 | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 3,0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 15,2 | 15,9 | 14,7 | 36,2 | 15,0 | 21,2 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 0,9 | 3,8 | 1,7 | 0,4 | 1,1 | 2,9 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 17,3 | 40,0 | 10,3 | 18,3 | 15,5 | 34,3 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 4,2 | 2,4 | 6,9 | 0,5 | 4,9 | 1,9 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 0,9 | 4,5 | 12,1 | 21,6 | 3,8 | 9,0 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 6,1 | 0,2 | 1,6 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 8,9 | 0,2 | 2,3 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 17,3 | 19,5 | 6,9 | 0,7 | 14,6 | 14,5 |
| 10 SISTEMI URBANI | 18,5 | 7,5 | 27,6 | 6,7 | 20,9 | 7,2 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 0,0 | 0,0 | 5,2 | 0,2 | 1,3 | 0,1 |
| 12 HUB PORTUALI | 5,2 | 1,0 | 6,0 | 0,1 | 5,4 | 0,8 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 7,3 | 0,4 | 0,9 | 0,0 | 5,6 | 0,3 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 0,6 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,1 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 11,5 | 0,8 | 6,0 | 0,4 | 10,1 | 0,7 |
| TOTALE | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3.9. - Lo stato di attuazione dell'intero programma per fasi e macro opere (al 30 aprile 2004) - Composizione % del numero delle opere per macro opera e stato di attuazione (Percentuali orizzontali)

| MACRO OPERA | Sdf | PP | PD | PE | Selezione di proposte in PF | Opere in gara | Opere con contratto per la realizzazione | TOTALE |
|--|------------|-------------|-------------|------------|------------------------------------|----------------------|---|---------------|
| 1 SISTEMA VALICHI | 25,0 | 75,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 4,5 | 46,3 | 22,4 | 1,5 | 1,5 | 7,5 | 16,4 | 100,0 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 0,0 | 40,0 | 20,0 | 0,0 | 0,0 | 20,0 | 20,0 | 100,0 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 15,9 | 34,8 | 23,2 | 8,7 | 0,0 | 11,6 | 5,8 | 100,0 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 0,0 | 27,3 | 27,3 | 9,1 | 0,0 | 36,4 | 0,0 | 100,0 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | 17,6 | 64,7 | 100,0 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 100,0 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 3,1 | 49,2 | 30,8 | 4,6 | 0,0 | 12,3 | 0,0 | 100,0 |
| 10 SISTEMI URBANI | 6,5 | 19,4 | 22,6 | 17,2 | 2,2 | 17,2 | 15,1 | 100,0 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 50,0 | 50,0 | 100,0 |
| 12 HUB PORTUALI | 16,7 | 16,7 | 12,5 | 25,0 | 4,2 | 25,0 | 0,0 | 100,0 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 4,0 | 60,0 | 20,0 | 12,0 | 0,0 | 4,0 | 0,0 | 100,0 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 15,6 | 33,3 | 26,7 | 8,9 | 2,2 | 11,1 | 2,2 | 100,0 |
| TOTALE | 8,1 | 34,3 | 22,4 | 9,2 | 1,1 | 14,6 | 10,3 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3.10. - Lo stato di attuazione dell'intero programma per fasi e macro opere (al 30 aprile 2004) - Composizione % del numero delle opere per macro opera e stato di attuazione (Percentuali verticali)

| MACRO OPERA | Sdf | PP | PD | PE | Selezione di proposte in PF | Opere in gara | Opere con contratto per la realizzazione | TOTALE |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------------|----------------------|---|---------------|
| 1 SISTEMA VALICHI | 2,8 | 2,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,9 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 8,3 | 20,3 | 15,0 | 2,4 | 20,0 | 7,7 | 23,9 | 15,0 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 0,0 | 1,3 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 1,5 | 2,2 | 1,1 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 30,6 | 15,7 | 16,0 | 14,6 | 0,0 | 12,3 | 8,7 | 15,5 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 0,0 | 3,9 | 6,0 | 4,9 | 0,0 | 12,3 | 0,0 | 4,9 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 2,8 | 0,7 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 4,6 | 23,9 | 3,8 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,2 | 0,2 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 0,2 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 5,6 | 20,9 | 20,0 | 7,3 | 0,0 | 12,3 | 0,0 | 14,6 |
| 10 SISTEMI URBANI | 16,7 | 11,8 | 21,0 | 39,0 | 40,0 | 24,6 | 30,4 | 20,9 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,6 | 6,5 | 1,3 |
| 12 HUB PORTUALI | 11,1 | 2,6 | 3,0 | 14,6 | 20,0 | 9,2 | 0,0 | 5,4 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 2,8 | 9,8 | 5,0 | 7,3 | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 5,6 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 0,0 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 19,4 | 9,8 | 12,0 | 9,8 | 20,0 | 7,7 | 2,2 | 10,1 |
| TOTALE | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3.11. - Lo stato di attuazione dell'intero programma per fasi e macro opere (al 30 aprile 2004) - Composizione % del nuovo valore delle opere per macro opera e stato di attuazione (Percentuali orizzontali)

| MACRO OPERA | Sdf | PP | PD | PE | Selezione di proposte in PF | Opere in gara | Opere con contratto per la realizzazione | TOTALE |
|--|-------------|-------------|-------------|------------|------------------------------------|----------------------|---|---------------|
| 1 SISTEMA VALICHI | 28,1 | 71,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 4,5 | 42,9 | 7,5 | 0,0 | 3,3 | 3,9 | 37,9 | 100,0 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 0,0 | 76,1 | 20,5 | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 0,3 | 100,0 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 53,1 | 21,3 | 7,9 | 3,6 | 0,0 | 5,9 | 8,2 | 100,0 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 0,0 | 77,0 | 13,7 | 2,6 | 0,0 | 6,7 | 0,0 | 100,0 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 20,8 | 1,5 | 14,6 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 62,4 | 100,0 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100,0 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 100,0 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 0,6 | 83,7 | 13,9 | 0,5 | 0,0 | 1,3 | 0,0 | 100,0 |
| 10 SISTEMI URBANI | 1,1 | 46,1 | 12,1 | 16,4 | 5,8 | 12,1 | 6,4 | 100,0 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30,8 | 69,2 | 100,0 |
| 12 HUB PORTUALI | 14,7 | 22,3 | 42,3 | 17,1 | 2,3 | 1,3 | 0,0 | 100,0 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 10,6 | 25,6 | 51,7 | 12,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 6,7 | 34,9 | 24,8 | 18,8 | 1,7 | 8,4 | 4,7 | 100,0 |
| TOTALE | 22,2 | 38,5 | 10,0 | 2,8 | 1,2 | 6,6 | 18,7 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3.12. - Lo stato di attuazione dell'intero programma per fasi e macro opere (al 30 aprile 2004) - Composizione % del nuovo valore delle opere per macro opera e stato di attuazione (Percentuali verticali)

| MACRO OPERA | Sdf | PP | PD | PE | Selezione di proposte in PF | Opere in gara | Opere con contratto per la realizzazione | TOTALE |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------------|----------------------|---|---------------|
| 1 SISTEMA VALICHI | 3,8 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 4,3 | 23,7 | 16,0 | 0,0 | 60,9 | 12,3 | 43,2 | 21,2 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 0,0 | 5,7 | 6,0 | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 0,0 | 2,9 |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 81,8 | 18,9 | 27,0 | 43,7 | 0,0 | 30,6 | 15,0 | 34,3 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 0,0 | 3,7 | 2,5 | 1,7 | 0,0 | 1,9 | 0,0 | 1,9 |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 8,5 | 0,3 | 13,2 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 30,2 | 9,0 |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 8,7 | 1,6 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 35,4 | 0,0 | 2,3 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 0,4 | 31,6 | 20,1 | 2,6 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | 14,5 |
| 10 SISTEMI URBANI | 0,3 | 8,7 | 8,8 | 41,6 | 36,5 | 13,2 | 2,5 | 7,2 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,1 |
| 12 HUB PORTUALI | 0,5 | 0,4 | 3,2 | 4,6 | 1,5 | 0,1 | 0,0 | 0,8 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 0,1 | 0,2 | 1,4 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| 15 SCHEMI IDRICI | 0,2 | 0,6 | 1,8 | 4,7 | 1,0 | 0,9 | 0,2 | 0,7 |
| TOTALE | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Complessivamente il 74% delle opere “in itinere” e del loro valore risulta in fase di progettazione, mentre un quarto del totale si può considerare aver superato questa fase. Rispetto a questa divisione, la maggioranza relativa delle opere, pari al 34% si trova in fase di progettazione preliminare. Un 22% è in progettazione definitiva, mentre meno del 10% ha raggiunto la fase esecutiva e c'è un 8% di opere per le quali è in corso di realizzazione o è stato appena ultimato lo studio di fattibilità.

Vediamo allora per ogni macro opera lo stato di avanzamento del programma.

1. *Sistema valichi*

La prima macro opera vede un 75% delle opere in fase di progettazione preliminare e ancora un 25% in fase di studio di fattibilità. In termini di valore le percentuali oscillano solo leggermente. Nessuna opera ha superato le prime fasi progettuali.

2. *Corridoio plurimodale Padano*

Tre quarti delle opere risultano in fase di progettazione e poco meno della metà ha raggiunto il preliminare, mentre un altro 22% è in progettazione definitiva. Un 16% delle opere pari al 38% del valore totale ha raggiunto la contrattualizzazione e un 7,5% è in fase di gara.

3. *Corridoio plurimodale Tirreno Brennero*

Il 60% delle opere si trova tra la fase di progettazione preliminare e quella definitiva, per un valore pari al 96% del totale degli investimenti previsti. Piccoli interventi hanno raggiunto la fase di affidamento o sono stati già aggiudicati per la realizzazione.

4. *Corridoio plurimodale Tirreno Nord Europa*

E' il corridoio che presenta la più alta percentuale di opere e la maggiore consistenza in valore ancora nella fase di fattibilità: 16% pari al 53% del totale del costo complessivo ad oggi previsto. Da segnalare comunque che anche in questo caso circa il 60% delle opere si colloca tra progetto preliminare e definitivo a cui va aggiunto un 8% in fase esecutiva. E' del 17% la quota di opere in gara o contrattualizzate, pari al 14% del valore totale.

5. *Corridoio plurimodale Adriatico*

Situazione simile a quella del Corridoio Tirreno – Brennero con un 63% di opere in fase di progettazione, tra preliminare (27%), definitiva (27%) ed esecutiva (9%), con poco più di un terzo di opere approdate alla fase di affidamento. Simili anche i pesi in valore: 93% in fase di progettazione contro soltanto il 6,7% del valore delle opere in gara o contrattualizzate.

6. Corridoio plurimodale Dorsale centrale

Su questa macro opera “pesa” la fase avanzata di realizzazione di alcune delle principali tratta dell’alta velocità ferroviaria, con il risultato che l’82% delle opere sono in fase di affidamento. Ben il 64% sono già contrattualizzate e un altro 17% risulta in gara. In termini di importo si tratta del 63%. Le opere in fase di progettazione risultano equamente distribuite tra fattibilità, preliminare e definitiva.

7. Corridoi trasversale e dorsale Appenninica

Rispetto agli altri corridoi questa macro opera risulta “più indietro” presentando una percentuale relativamente bassa di opere che hanno superato la progettazione esecutiva, solo il 12% per un valore dell’1,3% sul totale. L’80% delle opere pari al 97% del valore si colloca tra preliminare e definitivo.

8. Sistemi urbani

Oltre un terzo delle opere è in fase di affidamento, pari ad un quarto del valore totale del programma. Una percentuale equamente divisa tra opere in gara e contrattualizzate. Da segnalare un’opera in Project Financing. Alta la percentuale di opere in corso di progettazione esecutiva (17%), mentre un 22% degli interventi ha raggiunto la fase definitiva. In termini di valore risulta ancora un 35% di opere con progettazione predefinitiva.

9. Hub portuali

Un quarto delle opere risulta contrattualizzata, poche le opere in gara. Un altro quarto degli interventi ha acquisito la progettazione esecutiva. Per il resto si registra uno stato progettuale precedente.

10. Hub interportuali

L’intero programma è in fase progettuale, di cui un 60% a livello preliminare e un altro 20% definitivo, corrispondente però ad oltre il 50% del valore delle opere. In fase esecutiva risulta un 12% del totale.

11. Allacciamenti grandi hub aeroportuali

Le opere attivate risultano tutte concentrate nella fase della progettazione preliminare.

12. Schemi idrici

Anche qui il programma risulta quasi integralmente in fase di progettazione. Solamente un 15,6% del totale delle opere è approdata alla fase di affidamento e di vera e propria realizzazione. Rispetto allo stato di avanzamento progettuale è alta la percentuale degli studi di fattibilità (15%), un terzo delle opere dispone del preliminare, mentre un quarto ha acquisito la progettazione definitiva. Progetto esecutivo per un 8% pari però circa il 19% del valore totale del programma.

3.4. L'attività deliberativa del CIPE

Dalla fine del 2002 ad oggi il CIPE ha emanato 44 delibere riguardanti 41 opere inserite nel programma delle opere strategiche. Complessivamente il CIPE è intervenuto sul 18% delle opere previste. Le macro opere maggiormente interessate dalla sua attività sono state gli schemi idrici e i sistemi urbani che insieme assommano al 44% delle opere interessate dalle delibere. Dopo le dieci opere idriche del Mezzogiorno e le 10 opere rientranti nei sistemi urbani l'attività del Cipe ha interessato 6 opere del Corridoio Tirrenico - Nord Europa, 5 opere della dorsale Appenninica e 4 hub interportuali.

Ponte sullo Stretto, Mose e un altro paio di grandi opere autostradali hanno visto il Cipe in prima linea per rimettere in moto meccanismi procedurali fermi o rallentati. Nel dettaglio l'attività del Cipe è risultata significativa soprattutto sulle opere di maggiori dimensioni, risultando più complessa l'attività di controllo e di "sblocco" sulle opere di dimensioni minori.

Tabella 3.13. - Le opere con delibera Cipe per macro opera

| MACRO OPERA | Totale Opere | Opere con delibera | % | N° delibere | % opere con delibera su totale opere |
|---|--------------|--------------------|--------------|-------------|--------------------------------------|
| 1 SISTEMA VALICHI | 4 | 1 | 1,8 | 1 | 25,0 |
| 2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | 22 | 2 | 9,6 | 4 | 9,1 |
| 3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO | 2 | 0 | 0,9 | 0 | - |
| 4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA | 19 | 6 | 8,3 | 6 | 31,6 |
| 5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | 11 | 0 | 4,8 | 0 | - |
| 6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | 8 | 0 | 3,5 | 0 | - |
| 7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. | 2 | 1 | 0,9 | 2 | 50,0 |
| 8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA | 2 | 1 | 0,9 | 1 | 50,0 |
| 9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA | 20 | 5 | 8,8 | 5 | 25,0 |
| 10 SISTEMI URBANI | 35 | 10 | 15,4 | 9 | 28,6 |
| 11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA | 8 | 0 | 3,5 | 0 | - |
| 12 HUB PORTUALI | 12 | 1 | 5,3 | 1 | 8,3 |
| 13 HUB INTERPORTUALI | 14 | 4 | 6,1 | 4 | 28,6 |
| 14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI | 4 | 0 | 1,8 | 0 | - |
| 15 SCHEMI IDRICI NON RIPARTIBILE | 65 | 10 | 28,5 | 10 | 15,4 |
| | | | - | 1 | - |
| TOTALE | 228 | 41 | 100,0 | 44 | 18,0 |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Tabella 3.14. - Elenco delibere Cipe Primo Programma delle opere strategiche – Legge n.443/2001

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|-------------|---------------|---|--|---|--|-----------------------------|---|
| 31/10/2002 | 92 | Passante di Mestre (GU n. 29 del 5 febbraio 2003) | 17 | 5/A | 36 | 2 | CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO |
| 31/10/2002 | 93 | Asse viario Marche, Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (GU n. 30 del 6 febbraio 2003) | 66 | 11 | 86 | 9 | CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA |
| 31/10/2002 | 96 | Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria (GU n. 30 del 6 febbraio 2003) | 33 | 17/a | 47 | 4 | CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA |
| 29/11/2002 | 107 | Completamento G.R.A. di Roma (GU n. 57 del 10 marzo 2003) | 100 | 13/A | - | 10 | SISTEMI URBANI |
| 29/11/2002 | 109 | Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: sistema MO.S.E. (GU n. 58 dell'11 marzo 2003 e rettifica G.U. 5 maggio 2003, n. 102) | 58 | 9 | 34 | 7 | PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|--|--|--|---|---------------------|---|
| 29/11/2002 | 109 | Errata-corrige "Comunicato relativo alla deliberazione 29 novembre 2002 del Comitato interministeriale per la programmazione economica, recante: «Legge n. 443/2001 - Piano programma delle opere strategiche. Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: sistema MO.S.E. (GU n.102 del 5 maggio 2003) | 58 | 9 | 34 | 7 | PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. |
| 29/11/2002 | 110 | Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero (GU n. 87 del 14 aprile 2003) | 74 | - | 41 | 9 | CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA |
| 29/11/2002 | 111 | Collegamento Linea Alfana - Linea 1 Metropolitana di Napoli (tratta Aversa centro-Piscinola) (GU n. 87 del 14 aprile 2003) | 103 | 14 | 39 | 10 | SISTEMI URBANI |
| 29/11/2002 | 112 | Risanamento sottosuo- | 104 | - | - | 10 | SISTEMI URBANI |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|-------------|---------------|--|--|---|--|-----------------------------|-----------------------|
| | | lo area urbana di Napoli: consolidamento costoni e versanti della collina dei Camaldoli – lato Stoccavo (GU n. 66 del 20 marzo 2003) | | | | | |
| 29/11/2002 | 113 | Risanamento sottosuo- lo area urbana Napoli: progetto esecutivo Val- lone S. Rocco - 1° e 2° lotto (GU n. 67 del 21 marzo 2003) | 104 | - | - | 11 | SISTEMI URBANI |
| 19/12/2002 | 136 | Interventi l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: lavori di rifacimento ac- quedotto Gela Aragona. (GU 122 del 28.05.2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
| 19/12/2002 | 137 | Interventi l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Bur-gio (GU n. 122 del 28 maggio 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
| 19/12/2002 | 138 | Interventi l'emergenza | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|---|--|--|---|---------------------|---------------|
| | | idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo (GU n. 169 del 23 luglio 2003) | | | | | |
| 19/12/2002 | 139 | Interventi l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico – primo lotto funzionale (GU n. 144 del 5 giugno 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
| 19/12/2002 | 140 | Interventi l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio x Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello. (GU n. 144 del 5 giugno 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|--|--|--|---|---------------------|--|
| 19/12/2002 | 140 | Errata-corrige “Comunicato relativo alla deliberazione 19 dicembre 2002 del Comitato interministeriale per la programmazione economica, recante: «Legge n. 443/2001 - Primo programma delle opere strategiche. Interventi per l'emergenza idrica nel Mezzo-giorno continentale ed insulare: completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello» (GU n. 216 del 17 settembre 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
| 27/12/2002 | 141 | Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli. (GU n. 122 del 28 maggio 2003) | 103 | 14 | 39 | 10 | SISTEMI URBANI |
| 27/12/2002 | 144 | “Adeguamento s.s. 156 dei Monti Lepini (GU n. 87 del 14 aprile 2003);.. | 28 | - | - | 4 | CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|-------------|---------------|--|--|---|--|-----------------------------|--|
| 14/03/2003 | 10 | Programma "Grandi stazioni", legge 443/2001 <i>(GU n. 161 del 14 luglio 2003, S.O. n. 109)</i> | | | | 10 | SISTEMI URBANI |
| 27/06/2003 | 22 | Accessibilità nuovo polo fieristico di Milano <i>(GU n. 263 del 12 novembre 2003)</i> | 80-81 | - | 18-12 | 10 | SISTEMI URBANI |
| 25/07/2003 | 55 | Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa <i>(GU. 269 del 19.11.2003)</i> | 35 | 17/C | 49 | 4 | CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA |
| 25/07/2003 | 56 | Strada delle tre valli - tratto Eggi San Sabino | 68 | - | 72 | 9 | CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA |
| 25/07/2003 | 57 | Hub interportuali. Area romana: interporto di Civitavecchia <i>(GU n. 264 del 13 nov. 2003)</i> | 112 | - | 90 | 13 | HUB INTERPORTUALI |
| 25/07/2003 | 58 | Interventi l'emergenza | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|--|--|--|---|---------------------|---------------|
| | | idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: schema idrico Sardegna sud-orientale (sistema basso Flumendosa-Picocca) – opere di approvvigionam. idropotabile – Scheda n.39 PRGA – secondo e terzo lotto (GU 265 del 14.11.2003) | | | | | |
| 25/07/2003 | 59 | Interventi l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare: utilizzazione dei deflussi del Flumineddu – collegamento Flumineddu-Tirso (GU n. 265 del 14 novembre 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |

| | | | | | | | |
|------------|----|----------------|-----|----|----|----|---------------|
| 25/07/2003 | 60 | Interventi per | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
|------------|----|----------------|-----|----|----|----|---------------|

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|--|--|--|---|---------------------|---------------|
| | | l'emergenza idrica nel Mezzo-giorno continentale e insulare: interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidabo e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabilionis-Mogoro 1° e 2° lotto (GU n. 266 del 15 novembre 2003) | | | | | |
| 25/07/2003 | 61 | Interventi per l'emergenza idrica nel Mezzo-giorno continentale e insulare: acquedotto molisano destro (GU n. 266 del 15 nov. 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
| 25/07/2003 | 62 | Interventi per l'emergenza idrica nel Mezzo-giorno continentale e insulare: acquedotto molisano centrale (GU n.266 del 15 nov. 2003) | 115 | 21 | 66 | 15 | SCHEMI IDRICI |
| 25/07/2003 | 63 | Rideterminazione quote | | | | | |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|--|--|--|---|---------------------|---|
| | | dei limiti di impegno precedenti. Assegnazioni e indicazioni di ordine procedurale e finanziario (GU n. 248 del 24 ottobre 2003) | | | | | |
| 25/07/2003 | 68 | Finanziamento autostrada Messina-Palermo (Accantonamento delibere Cipe nn. 16 e 23/2003) (GU n. 273 del 24 novembre 2003) | 34 | 17/B | - | 4 | CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA |
| 01/08/2003 | 65 | Linea C della metropolitana di Roma (GU n.258 del 6 novembre 2003) | 100 | 13/C | 82 | 10 | SISTEMI URBANI |
| 01/08/2003 | 66 | Ponte sullo stretto di Messina (GU n. 257 del 5 novembre 2003) | 59 | 20 | no | 8 | PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA |
| 01/08/2003 | 67 | Metro leggero automatico di Bologna (GU n. 258 del 6 novembre 2003) | 91 | - | 33 | 10 | SISTEMI URBANI |
| 29/09/2003 | 72 | Progetto per la salva- | 58 | 9 | 34 | 7 | PROGETTO PER |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|------------|--------|---|--|--|---|---------------------|---|
| | | guardia della laguna e della città di Venezia: sistema MO.S.E. Modifica deliberazioni (GU n. 282 del 4 dicembre 2003) | | | | | LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E. |
| 29/09/2003 | 74 | Piastra portuale di Taranto (GU n. 291 del 16 dicembre 2003) | 112 | - | 60 | 12 | HUB PORTUALI |
| 29/09/2003 | 75 | Interporto di Catania (GU n. 292 del 17 dicembre 2003) | 113 | - | 53 | 13 | HUB INTERPORTUALI |
| 29/09/2003 | 78 | Terzo valico dei Giovi – Linea AV/AC Milano-Genova (GU n. 16 del 21 gennaio 2004, S.O. n. 9) | 20 | 6/b | 6 | 4 | CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA |
| 29/09/2003 | 79 | Potenziamento infrastrutturale tratta ferroviaria Genova Voltri-Genova Brignole | 20 | 6 | 7 | 4 | CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA |
| 07/11/2003 | 80 | Passante autostradale di Mestre | 17 | 5/a | 36 | 2 | CORRIDOIO PLIRIMODALE PADANO |

| Data | Numero | Descrizione | Cod. opera Delibera CIPE 121/01 (117 opere) | Cod. opera DPEF 2003-2006 (21 opere) | Cod. opera DPEF 2004- 2007 (91 opere) | COD. MACRO OPERA | MACRO OPERA |
|-------------|---------------|---|--|---|--|-----------------------------|--|
| 23/11/2003 | 89 | Hub interportuale di Gioia Tauro | 113 | - | 58 | 13 | HUB INTERPORTUALI |
| 05/12/2003 | 112 | Interporto di Battipaglia | 113 | - | 58 | 13 | HUB INTERPORTUALI |
| 05/12/2003 | 113 | Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione | 1 | - | 9 | 1 | SISTEMA VALICHI |
| 05/12/2003 | 120 | Linea AV/AC Milano - Verona | 5 | 4 | 4 | 2 | CORRIDOIO PLIRIMODALE PADANO |
| 19/12/2003 | 124 | Nuova Linea Ferroviaria Passo Corese Rieti | 61 | - | 87 | 9 | CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA |
| 19/12/2003 | 131 | Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti tratto Terni (località San Carlo) - confine regionale | 69 | - | - | 9 | CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA |
| 03/02/2004 | 6 | Modifica deliberata 80/2003 relativa al passante di Mestre | 17 | 5/a | 36 | 2 | CORRIDOIO PLIRIMODALE PADANO |

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

4. MACROOPERE, OPERE, INTERVENTI E SOTTO INTERVENTI: LE SCHEDE

4.1. La metodologia

I risultati dello studio sono consultabili in dettaglio nelle schede raccolte nel volume allegato delle *Tabelle*. Le informazioni qui contenute sono il frutto di un processo di ricerca articolato e complesso, che si è sviluppato in più momenti sintetizzabili comunque in due fasi.

Nella **prima** si è proceduto a verificare il quadro normativo e a reperire, attraverso le **fonti ufficiali** disponibili, le notizie relative a:

- soggetti competenti;
- valore delle opere;
- risorse messe a disposizione dal Cipe;
- dimensioni;
- stato di attuazione;
- forma contrattuale prevista;
- anno di ultimazione dei lavori.

Questa fase ha comportato il reperimento e la consultazione delle seguenti fonti:

- Delibera Cipe 121/2001;
- Delibere Cipe di attuazione del programma dal 31/10/2002 al 30/4/2004;
- DPEF 2003/2006;
- DPEF 2004/2007;
- Intese Generali Quadro tra il MIT e le singole Regioni e Province Autonome di Bolzano e Trento;
- documentazione RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa;
- documentazione ANAS - Ente Nazionale per le Strade Spa;
- il rapporto CNEL di Monitoraggio degli Investimenti Infrastrutturali (Aprile 2004);
- la banca dati appalti CRESME Europa Servizi/Edilbox.

Nella **seconda fase** si è passati ai contatti diretti con i principali soggetti competenti: i responsabili tecnici di RFI per le opere ferroviarie, di Anas per quelle stradali, e i dirigenti tecnici di Regioni e Enti Locali coinvolti. Sono stati inoltre visitati i siti internet dei principali soggetti coinvolti. Questa seconda fase, se è risultata di grande utilità per verificare dati e informazioni e aggiornare l'avanzamento del programma, non ha prodotto sempre i risultati attesi, per una difficoltà dovuta sia all'individuazione del soggetto competente che dell'opera trattata, nonché per una resistenza nella diffusione di informazioni in modo ufficiale (in molti casi le informazioni sono state acquisite tramite intervista).

Comunque, si è giunti ad individuare numerosi interventi e a raccogliere una mole considerevole di informazioni. La sintesi di quanto acquisito è riportata nelle schede di dettaglio, la cui struttura viene qui brevemente illustrata rispetto alle diverse voci.

□ *I codici*

In particolare, il primo codice (prima e seconda colonna da sinistra) fa riferimento alle 17 macro opere e alle 117 opere contenute nell'allegato 1 della Delibera CIPE 121/01. Occorre ricordare in proposito che la Delibera CIPE n. 121 contiene in realtà due elenchi. Infatti, nell'Allegato 2 "Interventi strategici di preminente interesse nazionale articolati per Regioni e per macrotipologie", non è riportata solo una particolare distribuzione delle stesse opere elencate nell'Allegato 1, ma sono aggiunte anche nuove opere, non presenti nell'elenco principale. Alle opere indicate nell'allegato 2 e non presenti nell'allegato 1 è stato attribuito il codice 999.

Il codice DPEF 2003-2006 (terza e quarta colonna da sinistra) fa riferimento alle 21 opere indicate dall'omonimo strumento di programmazione e che, per dimensione, per incisività sul territorio e per rilevanza a scala internazionale, sono state individuate come le infrastrutture più importanti e in grado di avere un impatto sostanziale per ridurre il gap del Paese rispetto al resto d'Europa. In questo caso i codici vanno da 1 a 21 ma coinvolgono 36 opere in quanto i codici 4, 5, 6, 13 e 17 sviluppano più opere (ricorrendo alla articolazione: 4a, 4b, 4c, ecc.).

Infine il codice DFEF 2004-2007 (quinta colonna da sinistra) fa riferimento alle 91 opere indicate dall'omonimo strumento di programmazione, che ha presentato una selezione di interventi questa volta sulla base del criterio della loro fattibilità, misurabile in base ai due fattori della disponibilità delle risorse e della rapidità di realizzazione. In questo caso i codici vanno da 1 a 91.

□ *L'individuazione dell'opera*

Le dizioni generiche di alcuni interventi hanno reso difficile ricostruirne esattamente i dettagli. Infatti, gran parte delle opere indicate dalla delibera 121 (allegati 1, 2 e 3) riguardano macro interventi per i quali non è stato sempre possibile arrivare al massimo livello di dettaglio, quello necessario alla ricostruzione del percorso attuativo in tutte le sue fasi.

□ *L'individuazione dei soggetti competenti*

Se per la rete nazionale stradale gestita direttamente dall'Anas Spa e per quella ferroviaria gestita da RFI non ci sono stati grandi problemi

nell'individuazione del soggetto competente, per tutte le altre il percorso è stato più complicato e non sempre è andato a buon fine. Per le opere relative al settore irriguo o a quello acquedottistico, malgrado le difficoltà determinate dal notevole frazionamento degli Enti interessati sul territorio, nonché da una realtà in movimento, fatta di nuovi consorzi o società che nascono appositamente per l'attuazione delle opere, si è comunque riusciti a individuare con un soddisfacente livello di certezza i soggetti coinvolti. Nel caso invece della rete autostradale gestita dalle diverse società concessionarie, dei sistemi urbani, della piastra logistica euro mediterranea della Sardegna, degli hub portuali, interportuali e degli allacciamenti ferroviari e stradali ai grandi hub aeroportuali si sono verificati casi di mancata risposta.

□ *La nuova valutazione dei costi*

Il reperimento di questa informazione è strettamente legato alle difficoltà incontrate nella puntuale individuazione dell'opera. Infatti non è stato sempre possibile indicare un costo per ogni progetto di cui si compone l'opera. Nei casi in cui si sono riscontrate delle discrepanze tra gli importi indicati dai diversi documenti trattati si è adottata la scelta di prediligere l'informazione più attendibile e aggiornata.

□ *Lo stato di avanzamento dell'opera*

L'informazione relativa allo stato di attuazione si riferisce al 74% del numero totale delle opere monitorate e fa riferimento all'ultimo livello di avanzamento raggiunto per il quale sono state reperite notizie. Per lo stato indicato in tabella si danno per acquisite le fasi precedenti.

Naturalmente, si tratta di una inevitabile approssimazione, in quanto, com'è noto, alcune forme contrattuali prevedono una sovrapposizione fra alcune delle fasi. Tuttavia è parso utile allineare comunque secondo uno schema evolutivo comune, scandito da fasi, le notizie sull'attuazione, che altrimenti potrebbero essere rese solo attraverso schede descrittive per ogni opera, prive di uno standard.

Data la complessità e la varietà - normativa, amministrativa e tecnica - della realtà considerata, il modello è comunque suscettibile di essere ulteriormente arricchito e approfondito.

Gli stati individuati sono 8 :

- Opere che sono dotate di Studio di fattibilità - **SdF**;
- Opere dotate di progettazione preliminare - **PP**;
- Opere dotate di progettazione definitiva - **PD**;
- Opere dotate di progettazione esecutiva - **PE**;

- Selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis L. 109/94 - **Selezione di proposte in PF**;
- Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato a partire dal 1° settembre 2002 - **Opere in gara**;
- Opere con esecutore individuato a partire dal 1° settembre 2002, fatta eccezione per le opere rientranti nei progetti AV/AC e MO.S.E. - **Opere con contratto**;
- Opere per le quali non sono state reperite notizie sullo stato di attuazione - **ND**.

Forma contrattuale

Questa informazione viene indicata solo nei casi di opere che hanno raggiunto la fase di affidamento dei lavori. Le forme contrattuali individuate sono 7:

- Project financing, fase di selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis L.109/94 - **PF ART 37 BIS**;
- Project financing, fase di gara su proposta del promotore ai sensi dell'art. 37 quater L. 109/94 - **PF ART 37 QUATER**;
- Concessione di costruzione e gestione ai sensi dell'art. 19 comma 2 L.109/94 - **CONCESSIONE**;
- Società mista pubblico-privata individuata ai sensi dell'art. 12 L.498/92 - **SO-CIETA' DI SCOPO**;
- Contraente generale cui affidare con qualsiasi mezzo la realizzazione dell'opera - **GC**;
- Appalto integrato - contratto di appalto per la progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera - **AI**;
- Contratto di appalto per la sola realizzazione dell'opera - **E**.

Anno previsto ultimazione lavori

Non sempre è stato possibile il reperimento di questa informazione. Inoltre nei casi di discrepanze tra il termine previsto riportato nei diversi documenti trattati si è adottata una scelta prediligendo l'informazione più attendibile e aggiornata.

4.2. I contenuti

Si ritiene utile riportare nel rapporto qualche indicazione qualitativa rispetto alle singole macro opere.

1. Sistema valichi

Nel sistema valichi si concentra quasi il 3% del nuovo valore dell'intero programma. Quattro sono le opere coinvolte: si tratta del traforo stradale di sicurezza del Frejus, e di 3 valichi ferroviari destinati a migliorare gli scambi commerciali nonché facilitare i trasporti in genere con l'Europa. Sono tra le opere per le quali l'arco temporale di realizzazione è tra i più lunghi, data la complessità delle tipologie di infrastrutture da realizzare: si parla del 2015 per i tunnel di base Frejus e Brennero, mentre non viene fatta alcuna previsione per quello del Sempione, per il quale attualmente si dispone dello studio di fattibilità.

2. Corridoio plurimodale Padano

Tale macro opera è la seconda per volume di investimenti complessivo: si valuta infatti che ad oggi siano necessari almeno 47 miliardi, cioè il 20% di tutto il programma. Qui sono compresi gran parte dei nuovi investimenti per il completamento del progetto Alta Velocità, in particolare per la linea che da Torino, passando per Milano e Venezia, arriva a Trieste (7 miliardi), nonché per l'adeguamento AC/AV di quella Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna. In questo corridoio ricadono l'accessibilità ferroviaria e stradale con l'aeroporto di Malpensa e con la Valtellina, finalizzata quest'ultima a migliorare i collegamenti in vista dei mondiali di sci del 2006. Nelle macro opera sono altresì inseriti i sistemi pedemontani piemontese, lombardo e veneto (7,7 miliardi). Qui rientrano inoltre due delle tre operazioni più ambiziose di collaborazione pubblico-privato coinvolte, fino ad oggi, nella legge obiettivo: il nuovo collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano e l'Asti-Cuneo. La terza è la Pedemontana Veneta, oggi in fase di selezione di proposte.

3. Corridoio plurimodale Tirreno Brennero

In questo corridoio si concentra una spesa di quasi 6 miliardi (2,6% del totale), destinati all'asse ferroviario e stradale Tirreno-Brennero che collega la Liguria con il Trentino Alto Adige. In particolare le opere ferroviarie (4,7 miliardi) riguardano il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona che vale 2,5 miliardi (attualmente in fase di progettazione preliminare e con prevista ultimazione per il 2014) e il potenziamento e raddoppio della Pontremolese, che sarà completata entro il 2017. Il corridoio stradale invece si concretizza nel raccordo autostradale della A22 Brennero-Modena con la A15 Parma-La Spezia, opera che vale 1,3 miliardi, attualmente in fase di progettazione definitiva, e che in base alle previsioni, sarà completata entro il 2011.

4. Corridoio plurimodale Tirreno Nord Europa

È il corridoio che presenta il maggiore investimento, pari a 72 miliardi che corrispondono al 31% del totale programma. Infatti comprende gran parte delle infrastrutture stradali e ferroviarie destinate a collegare il sud del paese con il nord Europa. Le principali opere ferroviarie coinvolte sono l'asse Salerno-Reggio Calabria-

Palermo-Catania che da solo vale 33,8 miliardi, 22 dei quali per la realizzazione della linea AV Battipaglia-Reggio Calabria (attualmente in fase di studio di fattibilità), l'asse Ventimiglia-Genova-Novara-Milano-Sempione che vale 9,3 miliardi (compreso il valico dei Giovi, strategico per il collegamento AV Genova-Milano), e il potenziamento del sistema Gottardo. Sul fronte stradale, rientra nel corridoio l'asse Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Messina-Siracusa che vale 8,7 miliardi. Al completamento dell'adeguamento della Salerno-Reggio Calabria vanno quasi 6 miliardi suddivisi in 6 macro lotti di completamento e in 5 lotti di adeguamento e uno di rinaturalizzazione. Tra gli altri, il potenziamento e adeguamento di tutto il sistema autostradale siciliano.

5. Corridoio plurimodale Adriatico

Meno del 2% del nuovo valore dell'intero programma è concentrato in tale corridoio. La principale opera ferroviaria è il potenziamento dell'asse Bologna-Bari-Lecce-Taranto. Per quanto riguarda le strade, tra tutte si segnala, in particolare la nuova Romea (2,7 miliardi).

6. Corridoio plurimodale Dorsale centrale

Questa macro opera vale 23 miliardi, cioè il 10% del totale secondo la nuova valutazione. Si caratterizza per un'altra tratta della linea AV: quella Milano-Firenze, che vale da sola 11,6 miliardi e che è attualmente in fase di realizzazione a cura dei consorzi Cepav1 e Cavet. Per le opere stradali, rientrano nel corridoio la variante di valico (2,8 miliardi), il nuovo collegamento Modena-Lucca (4 miliardi) e la riqualificazione dell'intera E45 da Orte a Ravenna (2,2 miliardi).

7. MO.S.E.

La settima macro opera è rappresentata dal progetto per la salvaguardia della laguna della città di Venezia, la cui realizzazione è affidata al Consorzio Venezia Nuova, che prevede di ultimare i lavori per il 2011. L'intervento complessivo vale 4 miliardi e si concretizza in due opere: il sistema MO.S.E., che prevede la costruzione delle opere mobili e di quelle complementari, e gli interventi di cui all'art. 6, lett. a-b-c- della Legge 798/1984 e ricompresi in piani-programmi approvati dal Comitato previsto dall'art. 4 della stessa legge. I Comuni coinvolti sono Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti.

8. Ponte sullo stretto

Anche questa macro opera è articolata in due opere e vale quasi 5 miliardi. Le due articolazioni si riferiscono alle opere ferroviarie (305 milioni) e al ponte vero e proprio (4,7 miliardi). Recentemente si è aperta la fase affidativa che dovrebbe portare alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e il continente entro il 2011. La società stretto di Messina Spa ha infatti pubblicato il bando di gara per l'individuazione del contraente unico cui affidarne la costruzione.

9. Corridoio trasversale e dorsale Appenninica

Questa macro opera vale 32,5 miliardi, pari al 14% del totale. Tra le opere ferroviarie comprese si ricorda la trasversale ferroviaria Orte-Falconara (3,2 miliardi). Molto più ricche quelle stradali: più di 12 miliardi per il corridoio Jonico Lecce-Taranto-Sibari-Reggio Calabria, che comprende l'adeguamento a quattro o a due corsie della 106 jonica. Tra le altre opere stradali i valichi appenninici di collegamento tra Toscana ed Emilia Romagna (circa 900 milioni), il completamento della Fano-Grosseto (1,9 miliardi), l'asse viario Marche-Umbria e il quadrilatero di penetrazione interna (2,5 miliardi), la bretella di collegamento meridionale A1-A14 che vale 3,3 miliardi; infine l'asse Nord-Sud tirrenico-adriatico con 3,5 miliardi per il collegamento da Lauria a Candela.

10. Sistemi urbani

Questa macro opera vale quasi 20 miliardi e comprende numerosissimi interventi diffusi sul territorio ma concentrati nelle principali città. Sono comprese prevalentemente opere per il trasporto metropolitano e stradale finalizzato al decongestionamento dei grandi centri urbani; la riqualificazione delle 13 principali stazioni ferroviarie italiane coinvolte nel progetto AV/AC; il risanamento del sottosuolo di Napoli.

11. Piastra logistica della Sardegna

Questa macro opera comprende il potenziamento del sistema trasportistico dell'isola per un valore di 1,6 miliardi. In particolare è previsto l'adeguamento della principale arteria stradale, la SS 131 che da sola vale 1,2 miliardi. Tra le opere non stradali è inserito l'adeguamento degli impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari.

12. Hub portuali

La macro opera vale 3,7 miliardi e comprende il potenziamento di 14 porti italiani. Un grosso investimento è previsto per gli allacciamenti plurimodali e l'adeguamento delle piastre logistiche liguri di Genova, Savona e La Spezia (1,8 miliardi), per il porto di Trieste (560 milioni).

13. Hub interportuali

Gli interventi compresi valgono complessivamente 1,4 miliardi. I principali interporti coinvolti sono Gioia Tauro, quelli campani di Nola, Battipaglia e Marcianise/Maddaloni (362 milioni), quelli dell'area romana (150 milioni), quello di Segrate (196) e il centro merci di Novara (quasi 300 milioni).

14. Allacciamenti grandi hub aeroportuali

La nuova stima di costo parla di 310 milioni per una serie di interventi tutti riferiti all'unica opera di importo noto: l'hub aeroportuale sistema veneto. Tra gli altri,

per i quali non si dispone di alcuna informazione relativa all'importo, si ricordano l'hub aeroportuale metro-Parma (indicato dal DPEF 2004-2007 ma non dalla delibera CIPE 121/01) e il completamento degli impianti aeroportuali di Palermo e Catania.

15. Schemi idrici

Questa macro opera comprende 65 opere che riguardano 8 regioni del Mezzogiorno, per un costo complessivo previsto di 4,6 miliardi. Attualmente è in fase di valutazione la fattibilità della realizzazione di alcuni interventi con forme di partenariato pubblico privato. Per un intervento il soggetto competente individuato nell'Erim, ha dato avvio nel 2003 alla procedura di project financing con l'avviso di selezione di proposte per la realizzazione delle opere di adduzione dalla diga di Arcichiaro sul torrente Quirino, per un valore complessivo di 26 milioni. Si segnala anche il caso della procedura avviata dalla Regione Abruzzo per la ricerca di un socio privato per la costituzione di una società di scopo finalizzata alla realizzazione di vasche di accumulo e impianti irrigui nella piana del Fucino.

5. GLI EFFETTI DELLA LEGGE OBIETTIVO

Con la "Legge Obiettivo" il legislatore ha inteso innovare il preesistente quadro normativo sotto diversi aspetti e con precise finalità, che sono state richiamate nel primo capitolo.

Si ritiene utile riprendere alcune di queste questioni alla luce dei dati raccolti dal Rapporto per verificare se e in che misura le finalità risultano raggiunte.

Occorre comunque fare due premesse. La prima è che gli elementi che si propongono non contengono, ovviamente, alcuna valutazione, ma vogliono solo offrire una via di accesso sintetica ai dati forniti in modo analitico. La seconda è che anche queste considerazioni di carattere sintetico, da un lato, rappresentano elementi meramente tendenziali, data la brevità del periodo di applicazione delle nuove norme, e dall'altro che esse non possono essere riferibili all'intero processo che va dalla prima programmazione fino al collaudo e all'avvio della gestione, ma sono prevalentemente riferite agli stadi procedurali iniziali, in quanto – come si è visto particolarmente nel cap. 3 - lo stato complessivo di attuazione del programma offre un campione su cui ha molta incidenza la fase progettuale.

Vanno in particolare indicati i possibili effetti di crescita del mercato e di accelerazione che le nuove norme sembrano favorire:

- effetti positivi sull'intera struttura del mercato degli appalti pubblici in relazione alla mobilitazione di risorse destinate alle opere pubbliche e alla crescita sia dei valori medi degli interventi sia dei valori delle opere maggiori;

- riduzione dei tempi medi e probabilmente dei costi in specifiche fasi sia progettuali che esecutive, ascrivibile all'importanza assunta dalle nuove forme di affidamento che tendono alla concentrazione su un unico attore imprenditoriale (appalto integrato, concessione, contraente generale);
- effetto di accelerazione attraverso il ricorso al contraente generale, in quanto esso consente di garantire allo Stato un'anticipazione dei tempi di avvio dell'attivazione dell'opera anche in assenza di disponibilità e liquidità delle risorse;
- riduzione dei tempi medi di alcuni passaggi procedurali in considerazione della chiara identificazione (per legge) delle fasi di approvazione dei progetti, anche se si rileva un certo numero di casi non minori di mancato rispetto dei tempi prescritti;
- effetto diretto di accelerazione connesso alle nuove norme in materia di contenzioso che consentono di procedere comunque nel percorso realizzativo.

Si evidenziano, peraltro, alcune importanti criticità:

- il permanere di un'area di incertezza nella ricostruzione dell'oggetto stesso della "Legge Obiettivo", ovvero nell'identificazione dell'insieme di opere che delle facilitazioni procedurali e in parte del finanziamento straordinario si trovano ad essere beneficiarie, nonostante l'indagine svolta da questo Rapporto abbia avuto come base metodologica proprio l'identificazione delle opere;
- ancora maggiore incertezza permane nella ricostruzione del quadro finanziario di riferimento così come della situazione in termini di risorse stanziato, disponibili e reperibili per i diversi livelli di intervento.

5.1. I tempi della "Legge Obiettivo"

Uno degli aspetti più rilevanti presenti nella nuova legislazione speciale per la realizzazione accelerata delle opere strategiche attiene alle regole previste in materia di tempistica. Come si è già detto la Legge Obiettivo prevede tempi precisi per le fasi istruttorie e di approvazione del progetto preliminare e di quello definitivo, affidando al Ministro delle Infrastrutture un compito di coordinamento e di gestione delle operazioni di verifica e di gestione della predisposizione delle due fasi progettuali. Egualmente al CIPE viene affidato il compito di approvare con la massima celerità i progetti ad esso presentati.

Prendendo in considerazione 96 progetti, di cui 67 in fase preliminare e 29 definitivi – dei quali si dispone dei termini di consegna ufficialmente comunicati dal MIT e richiamati nell'ultimo rapporto CNEL - si è provveduto a verificarne il rispetto dei tempi previsti. Tempi che la legge fissa in sei mesi per la progettazione preliminare, di cui cinque dalla presentazione da parte del soggetto proponente

al MIT fino alla presentazione al CIPE e di 30 giorni per l'approvazione da parte di quest'ultimo; di sei mesi più 30 giorni per la progettazione definitiva.

Dei 96 interventi, 59 riguardano progetti stradali e 37 ferroviari, tutti presentati al MIT.

Di questi progetti, 26 risultano trasmessi al CIPE (18 stradali e 8 ferroviari).

Il CIPE ha provveduto ad approvarne 19 (di cui 12 stradali e 7 ferroviari).

Tabella 5.1. - Progetti trasmessi al MIT e approvati dal CIPE al 30 aprile 2004* - Numero progetti (Dati assoluti e composizione %)

| | PP | | | PD | | | TOTALE | | |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Strade | Ferrovie | Totale | Strade | Ferrovie | Totale | Strade | Ferrovie | TOTALE |
| Progetti presentati al MIT | 32 | 35 | 67 | 27 | 2 | 29 | 59 | 37 | 96 |
| Progetti trasmessi dal MIT al CIPE | 1 | 7 | 8 | 17 | 1 | 18 | 18 | 8 | 26 |
| Progetti approvati dal CIPE** | 1 | 6 | 7 | 11 | 1 | 12 | 12 | 7 | 19 |
| Non trasmessi al CIPE | 31 | 28 | 59 | 10 | 1 | 11 | 41 | 29 | 70 |
| <i>% orizzontali</i> | | | | | | | | | |
| Progetti presentati al MIT | 54,2 | 94,6 | 69,8 | 45,8 | 5,4 | 30,2 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Progetti trasmessi dal MIT al CIPE | 5,6 | 87,5 | 30,8 | 94,4 | 12,5 | 69,2 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Progetti approvati dal CIPE** | 8,3 | 85,7 | 36,8 | 91,7 | 14,3 | 63,2 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Non trasmessi al CIPE | 75,6 | 96,6 | 84,3 | 24,4 | 3,4 | 15,7 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| <i>% verticali</i> | | | | | | | | | |
| Progetti presentati al MIT | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Progetti trasmessi dal MIT al CIPE | 3,1 | 20,0 | 11,9 | 63,0 | 50,0 | 62,1 | 30,5 | 21,6 | 27,1 |
| Progetti approvati dal CIPE** | 3,1 | 17,1 | 10,4 | 40,7 | 50,0 | 41,4 | 20,3 | 18,9 | 19,8 |
| Non trasmessi al CIPE | 96,9 | 80,0 | 88,1 | 37,0 | 50,0 | 37,9 | 69,5 | 78,4 | 72,9 |

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati III Rapporto di Monitoraggio degli Investimenti Infrastrutturali del CNEL

* Sono stati presi in considerazione 96 progetti relativi a opere stradali e ferroviarie, trasmessi al MIT entro il 30 aprile 2004

** Sono esclusi 7 progetti che risultano trasmessi al CIPE ad Aprile 2004 e di cui non risulta pubblicata la delibera di approvazione

Complessivamente quindi risultano approvati il 19,8% del totale dei progetti.

La quota percentuale cambia in modo significativo se si fa riferimento alla progettazione preliminare o a quella definitiva. Dei 67 progetti in fase preliminare

consegnati al MIT, l'88% non è stato ancora trasmesso al CIPE e risultano approvati il 10%. Dei 29 progetti definitivi, più della metà sono stati presentati al CIPE e il 41% risulta approvato.

Le difficoltà maggiori emergono dunque rispetto alla progettazione preliminare. Se si prendono in esame i progetti non ancora trasmessi al CIPE la situazione risulta pienamente confermata. Così come una conferma si ricava sulla maggiore rapidità di definizione dei progetti stradali rispetto a quelli ferroviari.

Dei 59 progetti preliminari non ancora trasmessi al CIPE 44 risultano già fuori tempo massimo. Essi riguardano 28 opere ferroviarie e 18 stradali. Non sono ancora scaduti i tempi di legge per 15 progetti di cui 2 ferroviari e 13 stradali. Risultano altresì in ritardo già 6 progetti definitivi su 11 non ancora presentati al CIPE.

Tabella 5.2. - Progetti trasmessi al MIT al 30 aprile 2004*

| | NUMERO PROGETTI | | | COMPOSIZIONE % | | |
|--|-----------------|-----------|-----------|----------------|--------------|--------------|
| | PP | PD | Totale | PP | PD | Totale |
| PROGETTI TRASMESSI DAL MIT AL CIPE | 8 | 18 | 26 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| In ritardo - tempo superiore a 5 mesi | 8 | 3 | 11 | 100,0 | 16,7 | 42,3 |
| di cui per opere ferroviarie | 7 | 1 | 8 | 87,5 | 5,6 | 30,8 |
| di cui per opere stradali | 1 | 2 | 3 | 12,5 | 11,1 | 11,5 |
| In tempo utile | 0 | 15 | 15 | 0,0 | 83,3 | 57,7 |
| di cui per opere ferroviarie | 0 | 0 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| di cui per opere stradali | 0 | 15 | 15 | 0,0 | 83,3 | 57,7 |
| NON TRASMESSI AL CIPE | 59 | 11 | 70 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| In ritardo - tempo superiore a 5 mesi | 44 | 6 | 50 | 74,6 | 54,5 | 71,4 |
| di cui per opere ferroviarie | 26 | 1 | 27 | 44,1 | 9,1 | 38,6 |
| di cui per opere stradali | 18 | 5 | 23 | 30,5 | 45,5 | 32,9 |
| In tempo utile | 15 | 5 | 20 | 25,4 | 45,5 | 28,6 |
| di cui per opere ferroviarie | 2 | 0 | 2 | 3,4 | 0,0 | 2,9 |
| di cui per opere stradali | 13 | 5 | 18 | 22,0 | 45,5 | 25,7 |

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati III Rapporto di Monitoraggio degli Investimenti Infrastrutturali del CNEL

** Sono stati presi in considerazione 96 progetti relativi a opere stradali e ferroviarie, trasmessi al MIT entro il 30 aprile 2004*

Dalla verifica sui tempi di trasmissione dal MIT al CIPE emerge che il tempo medio è vicino agli 8 mesi per i progetti preliminari relativi ad opere ferroviarie e di sette mesi per quelle stradali.

Nel rispetto dei tempi, invece, l'attività approvativa del CIPE. In sintesi tutti gli 8 progetti preliminari registrano qualche ritardo nei tempi di trasmissione al CIPE, mentre 15 progetti definitivi su 18 risultano rispettosi dei tempi di legge. Anche in questo caso comunque i tempi relativi ai progetti ferroviari risultano più lunghi e di molto: sette mesi contro i tre registrati per le opere stradali.

Tabella 5.3. - Tempi medi di istruttoria del MIT e di approvazione del CIPE - dati al 30 aprile 2004* (Mesi)

| | PP | PD |
|---|------------|------------|
| Tempo medio di istruttoria del MIT | 7,6 | 3,0 |
| di cui per opere ferroviarie | 7,7 | 7,0 |
| di cui per opere stradali | 7,0 | 2,9 |
| Tempo medio di approvazione CIPE | 1,0 | 1,0 |

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati III Rapporto di Monitoraggio degli Investimenti Infrastrutturali del CNEL

** Sono stati presi in considerazione 96 progetti relativi a opere stradali e ferroviarie, trasmessi al MIT entro il 30 aprile 2004*

5.2. Oltre il contenzioso

Un altro aspetto che può essere rilevato riguarda gli effetti delle norme previste dalla "Legge Obiettivo" in materia di contenzioso (art. 14 del decreto legislativo n. 190).

Da alcune verifiche dirette è emerso come il mancato blocco dell'opera finisca in alcuni casi con il facilitare il rientro di denunce e di contenziosi, come nel caso di alcune opere per la costruzione della metropolitana di Milano e alcune opere idriche, in cui il procedimento di ricorso si è fermato ed è stato annullato. Si tratta di casi in cui la contestazione riguardava i tempi di pubblicazione della gara o aspetti formali connessi all'avviso.

Il caso più rilevante è comunque quello che riguarda il Passante di Mestre dove si è verificato un ricorso al Tar da parte di un'impresa partecipante alla gara non risultata aggiudicataria: l'impresa ha avviato una procedura di contestazione rispetto ai criteri di valutazione delle offerte. Il giudizio del Tribunale amministrativo regionale è atteso per i primi giorni di giugno. Comunque, in applicazione di

quanto previsto dalla “Legge Obiettivo” la procedura di affidamento è proseguita e nessuna possibilità di annullamento è prevista. Nel caso venga riconosciuto al ricorrente una fondatezza del ricorso si procederà con una quantificazione del danno procurato che avrà come tetto massimo il 10% dei 4/5 del valore dell'appalto.

Queste nuove norme hanno pertanto un effetto diretto sui tempi di realizzazione. Tuttavia una più approfondita valutazione del loro effetto è prematura. Essa dovrebbe derivare dalla comparazione fra il fattore di accelerazione, e quello dei costi, e in particolare la comparazione andrebbe fatta con un confronto fra gli eventuali costi aggiuntivi derivanti da un giudizio sfavorevole e il costo economico e sociale risparmiato con il proseguimento dell'iter procedurale.

5.3. Un problema di identificazione

Il monitoraggio ha fatto emergere un problema definitorio e di identificazione degli interventi che rientrano nel programma delle opere strategiche regolato con la Legge Obiettivo.

Il processo di ricostruzione è stato raccontato in altra parte del Rapporto, da cui è possibile cogliere la complessità del lavoro svolto. La struttura delle schede informative, riportate nelle tabelle di dettaglio costituisce nella versione presentata la sintesi di un prodotto ben più complesso e articolato che rispecchia come in un puzzle, dove si sono via via disposte le diverse tessere in un mosaico, la rappresentazione sintetica dello stato attuale delle opere delle quali è stato possibile ripercorrere il processo di attuazione. La ricostruzione della identità delle opere, della loro articolazione funzionale e delle relazioni con interventi e sottointerventi consente oggi di disporre di uno strumento analitico di partenza sufficientemente certo.

Permane comunque una difficoltà nel riconoscimento delle opere nella loro reale articolazione realizzativa, così come una conseguente difficoltà nel collegare ad ogni intervento o segmento di opera il relativo valore stimato in termini di costi.

Tali difficoltà evidenziano l'esigenza di giungere ad una maggiore chiarezza dell'intero impianto. L'identificazione delle opere costituisce il punto di partenza imprescindibile per avere un quadro reale su cui costruire un efficace monitoraggio. Per questo motivo lo sforzo maggiore del gruppo di lavoro si è concentrato proprio su questo aspetto.

5.4. Il costo delle opere strategiche e lo stato dei finanziamenti

Una azione di monitoraggio, che si estenda alla possibilità di dar conto dell'evoluzione reale dei costi e della concreta disponibilità dei mezzi di copertura finanziaria e che consenta la comparabilità nel tempo tra le rilevazioni, richiede il costante e rigoroso mantenimento della terminologia adottata in riferimento all'unità progettuale elementare (sottointervento o lotto funzionale) ed alle sue aggregazioni.

Solo a questa condizione l'esame delle fasi del processo tecnico-amministrativo consente di aggiornare costantemente la situazione dei singoli interventi sull'avanzamento della tempistica procedurale, sul loro costo effettivo, sulla realizzazione fisica, e consente quindi di verificare effettivamente il "valore aggiunto" della legislazione speciale in termini di accelerazione procedurale e di attribuzione di mezzi finanziari aggiuntivi di copertura (pubblici e privati).

Partendo dalla gerarchia terminologica adottata nel presente documento (macro opera, opera, intervento e sottointervento) e rilevando attraverso i passaggi al CIPE le fasi della progettazione (preliminare e definitiva) e approvazione relative all'intervento e/o al sottointervento, si può procedere alla sua esatta identificazione (dimensionale, fisica, geografica e finanziaria) che consente di confermare e chiarire il quadro dell'intervento, lo stato di realizzazione progettuale e il suo costo. Il successivo esame degli aspetti temporali, concernenti i tempi di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, di acquisizione delle autorizzazioni e permessi, di istruttoria, di approvazione e di aggiudicazione, consentirà di qualificare ulteriormente il monitoraggio evidenziando gli effetti della Legge Obiettivo in termini di accelerazione dell'intero processo di attivazione degli interventi strategici. Inoltre, ai fini dell'azione di monitoraggio successiva, utilizzando anche le eventuali informazioni derivanti dai responsabili del procedimento e dalle strutture tecniche di coordinamento del MIT, si può ulteriormente sviluppare il monitoraggio sull'iter realizzativo e sull'avanzamento fisico degli interventi, anche al fine di disporre di uno strumento sistematico per la previsione e la programmazione dei flussi di finanziamento.

Ai fini sia dell'ordinato ed efficace svolgimento dell'azione di monitoraggio, ma ancor più per una lettura del quadro dei mezzi di copertura finanziaria e del carattere esclusivo e non duplicativo delle attribuzioni a diverse fonti di finanziamento, la identificazione e codificazione comparata già adottata per i singoli interventi e sottointerventi dovrà essere per il futuro accompagnata dalla codificazione delle fonti di finanziamento. Si tenga presente in particolare, che la fonte comunitaria ha carattere di complementarità con una corrispondente componente nazionale, ordinaria (statale o regionale) o derivante dal Fondo di rotazione istituito dalla L.183/87;

la possibilità in taluni casi e a determinate condizioni di rendicontare alla Unione Europea anche interventi totalmente finanziati con risorse nazionali, consente di utilizzare i rimborsi derivanti dalle rendicontazioni a favore di ulteriori interventi rispetto a quelli compresi nei programmi cofinanziati. E' pertanto necessario, in sede di individuazione e di monitoraggio dei mezzi di copertura, tener conto di questa particolarità, che potrebbe permettere il finanziamento di ulteriori interventi nell'ambito dei progetti strategici.

Tali considerazioni evidenziano l'utilità di attivare un servizio di monitoraggio sistematico e costante delle opere strategiche, perché il valore aggiunto che da esso potrebbe derivare non si riduce al controllo sugli adempimenti e avanzamenti degli interventi programmati, ma potrebbe implicare l'acquisizione di risorse aggiuntive dall'Unione Europea, attraverso il meccanismo del cofinanziamento dei fondi strutturali, e quindi la possibilità di incrementare la dotazione finanziaria complessiva per l'insieme delle macro opere.

Anche in ordine all'analisi dei mezzi di copertura, l'esame delle delibere del CIPE aiuta a chiarire (ma non chiarisce definitivamente) il quadro finanziario, come si è evidenziato nel paragrafo 1.5. di questo Rapporto. Alla luce delle informazioni attuali, infatti, per le opere per le quali si registra un finanziamento deliberato dal CIPE, la quota di risorse disponibili appare ancora alquanto parziale, permanendo - fra l'altro - molte incertezze sulla reperibilità della quota mancante.

Secondo una recente rilevazione del Servizio Studi ANCE il valore degli interventi oggetto di delibera CIPE è stimato in 36 miliardi e 145 milioni (in luogo dei 31 miliardi e 381 milioni stimati dal CNEL). Le risorse attualmente disponibili ammontano a 13 miliardi e 586 milioni (12 miliardi e 454 milioni, secondo il CNEL). Resterebbero quindi da reperire - sotto questo specifico profilo - risorse per oltre 22 miliardi e mezzo pari al 62,4%.

Questa fragilità di programmazione finanziaria rischia di pesare in modo considerevole sulla fattibilità e sulla tempistica complessiva della realizzazione delle opere.