

SERVIZIO STUDI

OSSERVATORIO SULLA LEGISLAZIONE

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

*2° rapporto per la VIII Commissione
ambiente, territorio e lavori pubblici*

XIV LEGISLATURA

luglio 2005



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 15 settembre 2004.

I testi e le tabelle sono stati redatti dall'Istituto di ricerca CRESME, in collaborazione con l'Istituto NOVA 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, Marta Mieli, Antonella Stemperini, Mercedes Tascetta;
- per NOVA: Piero Fazio, Anna Nota;

Servizio studi, Dossier "Osservatorio sulla legislazione":

- LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN ITALIA: L'ATTUAZIONE DELLA "LEGGE OBIETTIVO" – 2° *Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici*, n. 9, luglio 2005 (con cd-rom allegato)
- LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN ITALIA: L'ATTUAZIONE DELLA "LEGGE OBIETTIVO" – 2° *Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici* - Tabelle sullo stato degli interventi, n. 9/1, luglio 2005
- LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN ITALIA: L'ATTUAZIONE DELLA "LEGGE OBIETTIVO" – 2° *Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici* - Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE, n. 9/2, luglio 2005

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

INDICE

CAPITOLO PRIMO - Un sistema organico di monitoraggio del programma	1
▪ 1.1 Le previsioni della legge n. 443 e del decreto legislativo n. 190 del 2002	2
▪ 1.2 Altre previsioni recate dalla normativa vigente	4
▪ 1.3 Le funzioni istituzionali di altri organi connesse indirettamente al monitoraggio delle opere strategiche	4
- 1.3.1 <i>L'Osservatorio dei lavori pubblici</i>	4
- 1.3.2 <i>La valutazione e il monitoraggio degli investimenti pubblici</i>	5
- 1.3.3 <i>Il Codice unico di progetto (CUP)</i>	7
- 1.3.4 <i>L'ISTAT</i>	8
- 1.3.5 <i>La rilevazione della Banca d'Italia sulle opere pubbliche</i>	9
- 1.3.6 <i>Il progetto SIOPE (Sistema Informativo delle Operazioni degli Enti Pubblici)</i>	9
▪ 1.4 Verso una razionalizzazione dei dati sulle infrastrutture strategiche	10
- 1.4.1 <i>La Delibera CIPE n. 63 del 2003</i>	10
- 1.4.2 <i>La delibera CIPE n. 11 del 2004</i>	11
▪ 1.5 Conclusioni	11
CAPITOLO SECONDO - Evoluzione del programma e scenari di riferimento	13
▪ 2.1 Le opere della legge obiettivo al 30 Aprile 2005	13
- 2.1.1 <i>Un quadro d'insieme</i>	13
- 2.1.2 <i>L'impatto sul territorio</i>	18
▪ 2.2 Lo stato di attuazione dell'intero programma e la <i>Tabella sullo stato degli interventi</i> (Vol. 2)	18
- 2.2.1 <i>Lo stato di attuazione per macro opere</i>	29
▪ 2.3 La Legge Obiettivo e l'evoluzione del mercato generale dei lavori pubblici	35
▪ 2.4 Le opere con Delibera CIPE	54
- 2.4.1 <i>L'attività del CIPE</i>	54
- 2.4.2 <i>La distribuzione sul territorio</i>	58
- 2.4.3 <i>Lo stato di attuazione</i>	59
- 2.4.4 <i>Strade, ferrovie e altro</i>	61
- 2.4.5 <i>Tempi, risorse e costi</i>	62
CAPITOLO TERZO - Costi, finanziamenti e fabbisogni residui	67
▪ 3.1. Risorse finanziarie complessive e risorse aggiuntive	69
▪ 3.2. Finanziamenti concessi (e potenziali)	75
▪ 3.3. Analisi dei finanziamenti della legge obiettivo	81
- 3.3.1 <i>Finanziamenti disponibili e fabbisogno residuo</i>	81
- 3.3.2 <i>L'esigenza di un'analisi dettagliata</i>	84
- 3.3.3 <i>Monitoraggi a confronto</i>	85
- 3.3.4 <i>Finanziamenti pubblici e finanziamenti privati</i>	87

▪ 3.4. La composizione del fabbisogno residuo	91
▪ 3.5 Fabbisogno finanziario e stime di copertura	93
▪ 3.6 Conclusioni	97
Appendice – Le opere deliberate dal CIPE	100

CAPITOLO PRIMO

UN SISTEMA ORGANICO DI MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA

Il primo Rapporto presentato alla VIII Commissione nel maggio 2004 ha avuto, necessariamente, carattere sperimentale: l'obiettivo di quella prima ricerca è stato prioritariamente individuato nella produzione di un elenco ragionato e articolato di tutti gli interventi giuridicamente rientranti nel campo di applicazione della legislazione speciale nata con la legge n. 443 e nella riconduzione ad un quadro omogeneo e chiaro delle diverse denominazioni rinvenibili nei documenti ufficiali. Impresa non banale – come crediamo essere stato dimostrato dalla complessità della *Tabella sullo stato degli interventi*, allegata al I Rapporto.

L'esperienza realizzata nell'anno successivo, ha potuto produrre un primo effetto cumulativo, che ci consente – oggi – non solo di aggiornare quei dati e di arricchirli con la produzione del Vol. 3, *Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE*, ma anche di raccogliere, dai risultati del lavoro svolto nei due anni, alcune **indicazioni metodologiche** in merito alle modalità in cui le amministrazioni dello Stato organizzano la raccolta dei dati sulla attuazione della legge n. 443 del 2001.

All'interno della ricerca sul programma delle infrastrutture strategiche e sulla sua attuazione, si è sviluppata, quindi, una ricerca parallela e più circoscritta, sulle **fonti di dati ufficiali** relativi all'attuazione del programma stesso e sugli **organi responsabili secondo le norme vigenti**.

Da tale ricerca è emerso un quadro molto frastagliato, che sicuramente vede coinvolte risorse rilevanti, ma spesso fra loro non coordinate.

Come può ricavarsi dai dati di seguito riportati, il legislatore ha affrontato in più occasioni la problematica dei flussi informativi in materia di investimenti e lavori pubblici, senza tuttavia riuscire (ancora) a garantire un livello soddisfacente di efficienza.

Si pone – pertanto – un problema di coordinamento fra differenti fonti e la situazione presente appare ancora distante da quella, auspicata, di un sistema omogeneo, privo di duplicazioni, basato su un flusso unico di rilevamento, organizzazione e trasmissione di informazioni agli organi a vario titolo competenti, e in primo luogo al Parlamento. In un quadro siffatto, l'informazione al Parlamento sullo stato di attuazione della legge n. 443 potrebbe compiere un effettivo salto qualitativo.

In questa parte introduttiva del Rapporto vengono riportate alcune prime osservazioni in merito a tale problematica.

1.1 Le previsioni della legge n. 443 e del decreto legislativo n. 190 del 2002

La **legge n. 443**, non fa alcun riferimento alle future attività di monitoraggio relative alla propria attuazione. Forse è rinvenibile qui un originario limite, in quanto – sul piano sistematico – apparirebbe più organico un disegno nel quale il legislatore proprio nel definire le procedure di approvazione del programma delle infrastrutture strategiche, vi avesse immediatamente collegato le attività di monitoraggio che presentano una stretta connessione con la fase della programmazione.

Il **decreto legislativo n. 190** affronta invece tale punto, affidando funzioni importanti, ai fini del monitoraggio del programma, ad una **Struttura tecnica di missione**, da istituire ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lettera a), presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e “composta da dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative”¹.

Il **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 febbraio 2003** ha dato attuazione a tale previsione normativa istituendo la Struttura tecnica di missione, con dotazione organica di 60 unità che ha – fra le sue funzioni – anche quella di provvedere alla “costituzione e gestione della **banca dati dei progetti inseriti nel Programma di cui alla legge n. 443 del 2001**”, nonché “al monitoraggio delle attività di realizzazione delle opere” (art. 2).

Quanto ai costi della struttura tecnica di missione – e degli *advisor*, previsti sempre in funzione di supporto al Ministero dalla lettera c) dello stesso articolo 2, comma 3 del decreto legislativo n. 190 – questi sono posti a carico dei fondi con le modalità stabilite con un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La prima norma che ha finanziato il programma (l'**art. 13, comma 1, della legge 166 del 2002**), ha infatti specificato che una quota parte dello stanziamento complessivo andava destinata alle attività di istruttoria e monitoraggio, mentre il successivo **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 5279 del 20 marzo 2003**² ha assegnato la quota di 1.900.000 euro.

Nel frattempo, il **decreto legge n. 15 del 2003** (art. 1, commi 5 e 6) ha autorizzato la Cassa Depositi e prestiti a concedere al Ministero delle infrastrutture apposite anticipazioni a valere sulle somme stanziare.

¹ Fra l'altro tali norme sono in via di integrazione e correzione ad opera dello schema di decreto legislativo (Atto del Governo n. 516).

² Che riveste un notevole rilievo sul piano delle procedure attuative della “legge obiettivo”, in quanto dispone, all'articolo 3, che le quote dei limiti d'impegno assegnate agli interventi infrastrutturali ex art. 13 della legge n. 166 del 2002 sono individuate, di volta in volta, dal CIPE, in sede di valutazione dei singoli interventi, tenuto conto delle disponibilità esistenti. E' in base a tale norma che sono state emanate tutte le delibere CIPE che hanno attribuito i finanziamenti alle singole opere.

D'altra parte, lo stesso decreto legislativo n. 190 del 2002, all'art. 2, comma 1, prevede che lo stesso Ministero debba svolgere "le attività di supporto necessarie per la vigilanza, da parte del CIPE, sulla realizzazione delle infrastrutture". Questa disposizione è da tenere in considerazione ai fini della ricostruzione delle competenze che altre leggi hanno, a loro volta, assegnato al CIPE in materia di monitoraggio degli investimenti pubblici, e quindi anche delle opere ex legge n. 443, e delle quali si riferisce nel seguito di questo capitolo.

Non sono poi da sottovalutare gli altri apporti che possono contribuire – se adeguatamente coordinati - al monitoraggio del programma, e che sono indicati dallo stesso decreto legislativo n. 190 (Cassa depositi e prestiti, Commissari straordinari), mentre un significato particolare, ai fini delle attività di monitoraggio, riveste la disposizione di cui all'art. 2, comma 4, lettera c), ove si prevede che il Ministero delle infrastrutture possa richiedere al Ministero dell'economia e delle finanze la collaborazione della **Unità tecnica finanza di progetto**, "allo scopo riorganizzata, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, anche in deroga all'articolo 7, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e all'articolo 57 della legge 23 dicembre 2000, n. 388".

In tal senso è intervenuto il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 maggio 2003, n. 162, recante il *Regolamento concernente la riorganizzazione dell'UTFP*, che però – nonostante la chiara previsione normativa - non reca in realtà nessuna specifica disposizione di raccordo con il decreto legislativo n. 190 del 2002.

Fra l'altro, si ricorda che la stessa Delibera CIPE n. 121 del 2001 (art. 1, comma 4) aveva assegnato all'UTFP il compito di effettuare studi pilota su alcuni progetti selezionati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito degli interventi compresi nel primo programma delle opere strategiche, al fine di individuare i settori o le opere in cui più significativo può risultare l'apporto di capitali privati. In attuazione di tale disposizione, l'UTFP ha predisposto per il CIPE due *Rapporti sullo stato di avanzamento degli studi pilota* (di cui si ricavano sufficienti informazioni sull'ultima Relazione dell'UTFP, p. 31).

Si ricorda, infine, che **l'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190**, ha stabilito che, con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, siano individuate le procedure per il **monitoraggio delle infrastrutture ed insediamenti industriali per la prevenzione e repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa**.

In attuazione di questa disposizione, è stato emanato il DM 14 marzo 2003, che ha provveduto, fra l'altro, all'istituzione del Comitato di coordinamento per l'Alta sorveglianza delle grandi opere.

Tuttavia, le norme indicate si riferiscono a un monitoraggio specificamente rivolto alle finalità di repressione e prevenzione dell'infiltrazione mafiosa e quindi non integrato con tutti i dati utilizzabili ai fini di un effettivo monitoraggio

dell'attuazione della legge.

1.2 Altre previsioni recate dalla normativa vigente

L'**articolo 71, comma 5, della legge n. 289 del 2002**, con una disposizione non omogenea rispetto al contenuto dell'articolo, ha previsto che "Il Governo procede annualmente ad una verifica, e riferisce alle competenti Commissioni parlamentari, sullo stato di attuazione degli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, con l'obiettivo di consentire al Parlamento di valutare l'efficacia della strumentazione adottata, in funzione della realizzazione tempestiva, a perfetta regola d'arte e nel rispetto delle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie, degli interventi di infrastrutturazione strategica di preminente interesse nazionale".

E' su questa base che è stato predisposto il Rapporto presentato al Parlamento in data 30 dicembre 2004 e che ha assunto, nella serie degli atti parlamentari il numero **DOC CCXI, n. 1**, e i cui dati sono stati dettagliatamente riportati nel presente Rapporto.

1.3 Le funzioni istituzionali di altri organi connesse indirettamente al monitoraggio delle opere strategiche

In questa parte si dà conto di quelle rilevazioni che non riguardano le sole opere strategiche, ma l'insieme delle opere pubbliche (o degli investimenti pubblici), e che tuttavia producono dati che potrebbero facilmente essere incrociati – in un futuro caratterizzato da standardizzazione dei dati e da iniziative di cooperazione interistituzionale – con quelli delle opere strategiche, al fine di fornire una informazione trasparente sull'attuazione della legge n. 443.

1.3.1 L'Osservatorio dei lavori pubblici

In primo luogo occorre ricordare che, fra le numerose funzioni assegnate dalla all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici dalla legge n. 109 del 1994, vi è anche quella di sovrintendere all'attività dell'Osservatorio dei lavori pubblici, struttura articolata in una sezione centrale ed in sezioni regionali aventi sede presso le regioni e le province autonome. Secondo le norme istitutive (**art. 4 della legge n. 109 del 1994**), l'Osservatorio opera mediante procedure informatiche, anche attraverso collegamento con gli analoghi sistemi della Ragioneria generale dello Stato, dei Ministeri interessati, dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS), dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), delle regioni, dell'Unione province d'Italia (UPI), dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e delle casse edili. Il complesso

delle funzioni assegnate dalle legge all'Osservatorio appare significativo. La sezione centrale svolge, infatti, i seguenti compiti:

a) provvede alla **raccolta ed alla elaborazione dei dati informativi concernenti i lavori pubblici su tutto il territorio nazionale** e, in particolare, di quelli concernenti i bandi e gli avvisi di gara, le aggiudicazioni e gli affidamenti, le imprese partecipanti, l'impiego della mano d'opera e le relative norme di sicurezza, i costi e gli scostamenti rispetto a quelli preventivati, i tempi di esecuzione e le modalità di attuazione degli interventi, i ritardi e le disfunzioni;

b) determina annualmente costi standardizzati per tipo di lavoro in relazione a specifiche aree territoriali, facendone oggetto di una specifica pubblicazione;

c) pubblica semestralmente i programmi triennali dei lavori pubblici predisposti dalle amministrazioni aggiudicatrici, nonché l'elenco dei lavori pubblici affidati;

d) promuove la realizzazione di un **collegamento informatico** con le amministrazioni aggiudicatrici, gli altri enti aggiudicatori o realizzatori, nonché con le regioni, al fine di acquisire informazioni in tempo reale sui lavori pubblici;

e) garantisce l'**accesso generalizzato**, anche per via informatica, **ai dati raccolti** e alle relative elaborazioni;

f) adempie agli oneri di pubblicità e di conoscibilità richiesti dall'Autorità;

g) favorisce la formazione di archivi di settore, in particolare in materia contrattuale, e la formulazione di tipologie unitarie da mettere a disposizione delle amministrazioni interessate.

1.3.2 La valutazione e il monitoraggio degli investimenti pubblici

Un'altra struttura amministrativa da considerare in questo quadro – anche per i suoi rapporti con il CIPE e per gli strumenti di cui può avvalersi - è il **Nucleo tecnico di valutazione e verifica degli investimenti pubblici**, nato nel 1997 a seguito dell'accorpamento dei Ministeri del Tesoro e del Bilancio, e che ha unificato due strutture preesistenti (Nucleo di valutazione e Nucleo ispettivo del Ministero del Bilancio) collocandole alla dipendenza non più dell'autorità politica, ma di quella incaricata della gestione del processo di finanziamento ed attuazione dei programmi e dei progetti di investimenti pubblici, ovvero del Capo del Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione del Ministero dell'economia e delle finanze. Il Nucleo è articolato poi in due unità operative, rispettivamente per la valutazione (**UVAL**) e per la verifica (**UVER**) degli investimenti pubblici.

Occorre notare che al Nucleo tecnico compete anche l'eventuale **supporto dell'attività del CIPE** (art. 7, comma 1 del DPR 20 febbraio 1998, n. 38), e quindi anche nello svolgimento delle funzioni a tale organo attribuite dalla legge n. 443 del 2001 e dal decreto legislativo n. 190 del 2002.

Si ricorda, infatti, che importanti disposizioni nel campo del monitoraggio di tutti gli investimenti pubblici erano state emanate con l'**art. 1, della della legge 17 maggio 1999, n. 144**, con il proposito di migliorare e dare maggiore qualità ed efficienza al processo di programmazione delle politiche di sviluppo. Tali disposi-

zioni hanno previsto che le amministrazioni centrali e regionali istituiscano propri nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici che, in raccordo fra loro e con il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici del Ministero dell'economia, garantiscono il supporto tecnico nelle fasi di programmazione, valutazione, attuazione e verifica di piani, programmi e politiche di intervento promossi e attuati da ogni singola amministrazione. La norma prevede poi che sia assicurata l'integrazione dei nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici con il **Sistema statistico nazionale**.

I commi 5 e 6 dello stesso articolo hanno poi istituito il **MIP, Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici**: “con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo, con particolare riferimento ai programmi cofinanziati con i fondi strutturali europei, sulla base dell'attività di monitoraggio svolta dai nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici. Tale attività concerne le modalità attuative dei programmi di investimento e l'avanzamento tecnico-procedurale, finanziario e fisico dei singoli interventi. Il Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici è funzionale all'alimentazione di una **banca dati tenuta nell'ambito dello stesso CIPE**, anche con l'utilizzazione del Sistema informativo integrato del Ministero dell'economia”.

Non mancano – nella normativa citata – disposizioni di raccordo, che dovrebbero garantire un funzionamento efficiente del sistema ed evitare duplicazioni. Si prevede, infatti (comma 6), che: “Il Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici deve essere flessibile ed integrabile in modo tale da essere funzionale al progetto «Rete unitaria della pubblica amministrazione», di cui alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 5 settembre 1995, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 272 del 21 novembre 1995. Le informazioni derivanti dall'attività di monitoraggio sono trasmesse dal CIPE alla Cabina di regia nazionale per l'utilizzazione dei fondi strutturali, alla sezione centrale dell'Osservatorio dei lavori pubblici e, in relazione alle rispettive competenze, a tutte le amministrazioni centrali e regionali”.

Il CIPE – inoltre – è tenuto ad inviare un **rapporto semestrale al Parlamento**”. I Rapporti trasmessi dal CIPE al Parlamento (**DOC IX bis**) sono stati, finora, tre. L'ultimo risulta trasmesso in data 3 febbraio 2004 e reca utili informazioni sullo stato di attuazione, tanto del sistema CUP, codice unico di progetto (vedi *infra*), quanto del monitoraggio degli investimenti pubblici.

Infine, si ricorda che, in attuazione di tali norme, sono state emanate la **delibera CIPE n. 134 del 6 agosto 1999** che ha fornito gli indirizzi per la costituzione e disciplina del sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP), la costituzione del gruppo di coordinamento presso il CIPE e la costituzione della relativa **banca dati**, e la **delibera CIPE n. 12 del 15 febbraio 2000** che dispone, fra l'altro, che “tutti gli investimenti pubblici da realizzare nel territorio nazionale sono individuati da un codice identificativo sin dalla fase di avvio degli interventi”.

1.3.3 Il Codice unico di progetto (CUP)

In questo contesto va collocato l'importante progetto riguardante il **Codice unico di progetto degli investimenti pubblici**.

Ai sensi dell'**art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3**, a partire dal 2003, ai fini di una migliore funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici (e per il raggiungimento delle finalità indicate dal citato art. 1 della legge n. 144 del 1999), ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione, deve essere dotato di un «Codice unico di progetto», che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE.

Successive delibere CIPE hanno articolato la disciplina del CUP (in particolare, la n. 144 del 2000 e la n. 143 del 2002).

La normativa sul CUP ha consentito, in primo luogo, di definire una nozione certa e condivisa di "investimento pubblico". Ai fini del CUP, sotto il profilo operativo, si considera progetto d'investimento pubblico un complesso di azioni o di strumenti di sostegno, afferenti ad un medesimo quadro economico di spesa e collegati fra loro da quattro elementi:

1. presenza di un decisore pubblico,
2. finanziamento – almeno parziale, diretto o indiretto – con risorse pubbliche,
3. un comune obiettivo di sviluppo economico e sociale,
4. un tempo specificato.

Inoltre, la codifica del CUP consente anche di gestire situazioni complesse, quali quelle già riscontrate nel corso del monitoraggio presentato nel Rapporto del Servizio studi alla VIII Commissione dello scorso anno, relative alla articolazione del progetto originario in differenti sottoprogetti. In particolare, la codifica prevede la definizione di un "CUP master", al quale sono collegati altri codici parziali. Infatti, il CUP master è il codice assegnato al primo progetto di una "catena" di interventi relativi allo stesso "oggetto", e riferibili in termini di finalizzazione ad un unico disegno progettuale globale.

Nel dicembre 2004 Il CIPE, con la sua **Deliberazione n. 25/2004**, ha dettato le regole per lo sviluppo del CUP ed il funzionamento del MIP. I soggetti coinvolti in queste operazioni di sviluppo e monitoraggio, come il CIPE precisa nella Delibera, sono: le amministrazioni, gli enti e le società responsabili della programmazione e attuazione dei progetti d'investimento pubblico, un'unità centrale, con funzioni di supporto tecnico (responsabilità di gestione del CUP e di attivazione delle procedure di accreditamento al MIP, nonché di garantire l'efficienza dell'infrastruttura di supporto), il gruppo tecnico di coordinamento (rappresentanti delle amministrazioni centrali e regionali, degli uffici di statistica regionali, degli enti locali, dell'osservatorio dei lavori pubblici, degli osservatori regionali e dell'ISTAT, nonché degli altri soggetti interessati) ed i nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici. Uno sforzo importante verso lo snellimento delle procedure delle varie amministrazioni è previsto, inoltre, attraverso il meccanismo secondo

cui il MIP debba presupporre che i soggetti responsabili **inseriscano nel sistema una sola volta le informazioni** e che esse diventino immediatamente patrimonio comune per tutti i partecipanti e per i relativi sistemi informatici.

Lo stato di attuazione del progetto è già avanzato, in quanto (secondo i dati forniti dall'ultimo Rapporto al Parlamento del CIPE sul sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (DOC IX *bis*, n. 3), già **26.059** appalti di opere pubbliche hanno ricevuto una codifica CUP, mentre 61.064 sono gli investimenti pubblici in senso lato, dotati di CUP³. Laddove il CUP era disponibile, è stato inserito nelle Schede-opera del Vol. 3 del presente Rapporto, *Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE*.

1.3.4 L'ISTAT

L'ISTAT è l'organo cui compete il compito di effettuare la rilevazione delle opere pubbliche, ai sensi del **DPCM 19 giugno 2003**, recante il *Piano statistico nazionale 2003-2005*. Il Piano assegna allo stesso organo anche il progetto 'Utilizzazione dei dati dell'Osservatorio dell'Autorità per la vigilanza dei Lavori Pubblici' nell'ambito del quale è stata condotta la sperimentazione sull'utilizzo a fini statistici dei dati sulle opere pubbliche raccolti in ambito locale per scopi amministrativi, in collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici.

Gli Osservatori regionali provvedono, quindi, alla raccolta dei dati oggetto della rilevazione e alla trasmissione degli stessi agli Uffici di statistica delle Regioni o delle Province autonome competenti per territorio, i quali a loro volta li inviano all'Istat.

La rilevazione statistica sulle opere pubbliche e di pubblica utilità dell'Annuario statistico (**prospetti 15.5, per ente realizzatore, e 15.6, per tipo di opera**) ha cadenza trimestrale ed ha come campo di osservazione l'insieme dei lavori per opere pubbliche e di pubblica utilità gestiti in economia o in appalto, da chiunque realizzati. In particolare, formano oggetto di rilevazione i **lavori iniziati** con importo superiore a 25.823 euro e i relativi **lavori eseguiti** per opere pubbliche e di pubblica utilità realizzate dagli enti della Pubblica Amministrazione e relative aziende nonché da parte di altri soggetti. Le informazioni rilevate per ciascun lavoro si riferiscono alle caratteristiche dell'ente realizzatore, alla natura del lavoro, al tipo di opera, alla durata prevista (solo per i lavori iniziati), all'importo totale Iva esclusa (solo per i lavori iniziati), alla produzione realizzata (solo per i lavori eseguiti), al tipo di finanziamento, all'eventuale assenza del fenomeno.

Tuttavia, i dati pubblicati sull'ultimo Annuario (2004) si riferiscono agli anni 1999 e 2000.

³ Notizie dettagliate, sul sito ufficiale: <http://www.cipecomitato.it/Cup.asp>

1.3.5 La rilevazione della Banca d'Italia sulle opere pubbliche

Dal 2002 la Banca d'Italia svolge, attraverso le proprie filiali, una rilevazione semestrale sul **valore della produzione** nel settore delle opere pubbliche, sulla base di un campione di 500 imprese.

I dati vengono raccolti attraverso un questionario che rileva sia l'attività produttiva vera e propria, sia la percezione – da parte delle imprese – di **ostacoli** nell'espansione della propria attività nel prossimo futuro (classificati in 6 tipologie: incertezza sulla normativa, difficoltà amministrative, incertezze nello stanziamento e nell'erogazione delle risorse finanziarie, reperimento di manodopera, accesso al credito bancario).

Le rilevazioni (su cui si ritorna nelle Conclusioni di questo Rapporto⁴), possono rivestire un notevole interesse nella valutazione degli effetti della legge n. 443, pur considerando un insieme non sovrapponibile a quello delle infrastrutture strategiche.

Tuttavia, occorre sottolineare che le statistiche della Banca d'Italia riportano dati molto utili (insieme alle rilevazioni dei flussi di cassa delle amministrazioni pubbliche) ai fini di una valutazione degli **effetti economici** della legge e del programma di infrastrutturazione del paese.

1.3.6 Il progetto SIOPE (Sistema Informativo delle Operazioni degli Enti Pubblici)

A questo fine, di interesse anche maggiore dovrebbero essere i dati rilevabili attraverso il progetto SIOPE, che però non è ancora pienamente operativo⁵.

In attuazione dell'**articolo 28 della legge n. 289 del 2002**, il sistema SIOPE (Sistema Operativo delle Operazioni degli Enti Pubblici) è stato avviato nel marzo 2003 attraverso una convenzione fra Ragioneria dello Stato e Banca d'Italia, e sviluppato in collaborazione con l'ISTAT per gli aspetti relativi alla codifica dei dati. Il sistema è basato sulla **rilevazione in tempo reale di tutti i flussi di cassa delle Amministrazioni pubbliche** e prevede la codifica uniforme di incassi e pagamenti di tutte le Amministrazioni. La base dati generata consentirà alla Ragioneria Generale dello Stato - attraverso un archivio informatico gestito da Banca d'Italia - di costruire tempestivamente i conti pubblici, passando dall'attuale rilevazione trimestrale dei dati di cassa ad una rilevazione giornaliera.

In particolare, attraverso il codice di progetto (CUP), sarà possibile estrarre i dati di cassa (erogazioni) relativi ad ognuna delle opere inserite nel programma delle infrastrutture strategiche, praticamente in tempo reale, costruendo così un dato molto affidabile sugli **effetti di cassa prodotti dal programma di cui alla**

⁴ Paragrafo 3.6.

⁵ Si prevede che il sistema entri a regime dall'anno 2006.

legge n. 443 ⁶.

Si segnala, infine, la recentissima emanazione del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 8 luglio 2005, recante *Superamento della Tesoreria unica – Sperimentazione per gli enti che aderiscono al SIOPE dal 1° settembre 2005*, con il quale si dà avvio alla fase sperimentale per 49 enti pubblici.

L'art. 6, comma 4, del decreto prevede poi che entro il 31 luglio 2006 il Ministro dell'economia e delle finanze informa il Parlamento in merito ai risultati conseguiti con la sperimentazione.

1.4 Verso una razionalizzazione dei dati sulle infrastrutture strategiche

1.4.1 La Delibera CIPE n. 63 del 2003

Un'esigenza di razionalizzazione e standardizzazione della raccolta dei dati, almeno in materia di infrastrutture strategiche⁷, emerge in modo chiaro nella Delibera del CIPE n. 63 del 25 luglio 2003 che, al punto 3, reca una serie di "Indicazioni di ordine procedurale", fra le quali va particolarmente segnalata quella relativa alla "**Scheda progetto unificata**", controfirmata dal rappresentante della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e "aggiornata in particolare nella parte concernente il cronoprogramma", da presentare a corredo della relazione istruttoria predisposta per ogni singola opera su cui è richiesta una deliberazione del CIPE:

L'allegato 2 alla delibera reca poi un vero e proprio **modello di scheda progetto**. Si tratta di un modello molto dettagliato, articolato in tre parti (Scheda di sintesi, Scheda tecnica e Scheda economica) e corredato di una nutrita serie di note per la compilazione, finalizzate al raggiungimento di un livello elevato di standardizzazione.

Le informazioni contenute nelle schede avranno pertanto un alto grado di attendibilità, in quanto provenienti dal Ministero delle infrastrutture, e saranno tutte quelle necessarie ad istruire una deliberazione del CIPE, quindi avranno un grado di dettaglio probabilmente maggiore di quello raggiunto dalle schede della Struttura tecnica di missione e presentate al Parlamento attraverso il citato DOC CCXI. Si segnala in particolare che il modello di scheda reca anche una voce specifica per il CUP (codice unico di progetto) che costituisce la premessa della identificazione univoca dei singoli interventi e della ricostruzione dei collegamenti fra i diversi interventi, le opere e le macroopere nelle quali sono compresi.

Tuttavia, appare evidente l'interesse potenziale anche per il Parlamento ad

⁶ Sul sistema SIOPE e la sua utilizzazione nel settore del monitoraggio dei lavori pubblici si è particolarmente soffermato l'Ing. Alberto Carzaniga, coordinatore dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto, nel corso della audizione presso l'VIII Commissione della Camera dei deputati del 3 maggio 2005.

⁷ Anche se ancora non in un'ottica allargata comprendente l'intero ambito dei lavori pubblici.

accedere almeno a parte di tali dati, mentre – allo stato – nessuna disposizione normativa prevede che il Parlamento venga messo a conoscenza di tali informazioni che – al contrario – sarebbero il necessario supporto all'esame del programma annuale allegato al DPEF.

1.4.2 La delibera CIPE n. 11 del 2004

Infine si ricorda che l'**art. 4, comma 134**, della legge finanziaria per il 2004 (**legge n. 350 del 2003**), ha previsto che per le infrastrutture strategiche che presentano un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera stessa, la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE deve essere accompagnata da una analisi costi-benefici e da un **piano economico-finanziario** che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione e i proventi derivanti dall'opera, demandando al CIPE (comma 140) il compito di approvare lo schema tipo di piano economico-finanziario.

In attuazione di tali norme è stata emanata la delibera CIPE n. 11 del 2004 che ha definito lo schema tipo di piano economico-finanziario, unitamente ad un glossario esplicativo.

1.5 Conclusioni

A consuntivo di questa ricognizione possono ricavarsi alcune indicazioni di massima.

In primo luogo, sembrerebbe necessario operare una serie di **interventi di raccordo fra le banche dati esistenti**. L'esempio più significativo è rappresentato dalla piena interoperabilità che dovrebbe essere garantita fra la banca dati dell'Osservatorio sui lavori pubblici e quella gestita dalla Struttura tecnica di missione, in quanto le opere strategiche (o, almeno, la maggior parte di esse) rappresentano pur sempre un sottoinsieme della più ampia categoria dei lavori pubblici. Se è dunque comprensibile l'esigenza di accentrare presso una struttura dedicata il monitoraggio delle sole opere rientranti nel programma, appare tuttavia altrettanto necessario perseguire l'obiettivo di una unificazione della raccolta dei dati e dei flussi informativi. Su questo unico flusso possono poi raccordarsi i diversi soggetti, ciascuno portatore o fruitore di dati in base alle specifiche competenze istituzionali e amministrative.

Un secondo limite della situazione attuale è rappresentato dalla **carenza di standardizzazione dei dati**. Occorre infatti sottolineare che il notevole passo in questa direzione operato dalla delibera CIPE n. 63 del 2003 ha però una portata limitata, in quanto il modello di scheda si applica alle sole opere presentate al CIPE ai fini di una deliberazione di quest'organo. Invece, la raccolta di dati in forma standardizzata dovrebbe riguardare tutte le opere pubbliche, o almeno tutte le opere inserite nel programma di cui alla legge n. 443, anche quelle ancora

non presentate al CIPE.

Il terzo elemento critico che si è riscontrato è quello dell'**informazione al Parlamento**. Le norme sul contenuto del DPEF in materia di infrastrutture strategiche sono state notevolmente migliorate dalla legge n. 166 del 2002 che ha aggiunto il comma 1 *bis* all'art. 1 della legge n. 443. A seguito di questa innovazione, negli ultimi due anni sono stati presentati gli allegati al DPEF che hanno assicurato un'informazione più dettagliata. Tuttavia, data l'importanza che il programma delle infrastrutture strategiche sta assumendo nel quadro delle politiche generali di spesa, tali norme appaiono ancora insufficienti a garantire che il Parlamento possa ricevere i dati necessari ad esercitare una più penetrante funzione di controllo. In particolare, si segnala l'opportunità di una standardizzazione delle informazioni, che possa permettere una comparazione negli anni.

L'ipotesi più rispondente a questa esigenza sembrerebbe essere quella di una vera e propria Relazione annuale del Governo al Parlamento (della cui struttura il presente Rapporto ha cercato di offrire una sorta di primo modello di riferimento) in cui siano raccolti non solo i dati sullo stato progettuale e amministrativo, ma anche quelli di avanzamento fisico delle opere e quelli finanziari. Su quest'ultimo punto, ancora più specificamente, può rilevarsi che una esigenza fortemente avvertita dal Parlamento è quella di una quantificazione – da un lato – dei **fabbisogni**, ma -dall'altro - degli **effetti sull'economia** della progressiva attuazione del programma, e quindi di una quantificazione della produzione effettivamente realizzata nel settore e dei flussi di cassa. In questo senso, un'applicazione diffusa del codice unico di progetto (CUP) e il definitivo varo del sistema SIOPE dovrebbero rappresentare un progresso significativo, a condizione che tali iniziative siano strettamente raccordate con le attività di monitoraggio sulle infrastrutture strategiche.

La verifica dei dati presentati annualmente al Parlamento dal Governo rappresenterebbe la forma più propria in cui immettere tale problematica nel circuito della decisione e dell'indirizzo politico.

CAPITOLO SECONDO

EVOLUZIONE DEL PROGRAMMA E SCENARI DI RIFERIMENTO

2.1 Le opere della legge obiettivo al 30 Aprile 2005

2.1.1 Un quadro d'insieme

A un anno di distanza dal primo monitoraggio dei progetti coinvolti nel programma delle infrastrutture strategiche, si è giunti a definire un nuovo **numero di opere**, che risulta oggi pari a **235**, dettagliatamente riportate nel Vol. 2 *Tabella sullo stato degli interventi*.

Anche la valutazione dei costi (o del valore complessivo) delle opere è stato aggiornato (**264 mld**).

E' bene chiarire che il dato dei costi delle opere viene assunto – in questo secondo capitolo del Rapporto - come mero dato indicativo, particolarmente utile ai fini di una valutazione di massima delle dimensioni del programma e di una comparazione fra le sue varie componenti. Esso non fornisce, pertanto una indicazione in alcun modo collegabile a fabbisogni finanziari, come viene analiticamente spiegato nel capitolo terzo, che – infatti – è dedicato proprio ad una prima indagine dei profili di finanziamento del programma e ai problemi metodologici che tale indagine comporta.

Tabella 2.1 - Lo scenario di riferimento - Numero e valore delle opere

	Numero	Valore
Delibera 121 2001	117	125.862
Rapporto 2004	228	231.792
Rapporto 2005	235	264.328

Fonte: Elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Di queste opere, **86** risultano – alla data di chiusura del presente Rapporto⁸ - **oggetto di una Delibera CIPE** per un investimento stimato di circa **53 miliardi di euro**.

E' bene chiarire che non tutte le delibere CIPE sono riferite ad un'opera (intesa nel senso proprio in cui il termine viene considerato in questo rapporto): a volte la delibera CIPE ha ad oggetto un "intervento", o un "sottointervento", cioè una tipologia che – nella classificazione adottata – risulta gerarchicamente sottordina-

⁸ Anche se alcuni interventi sul testo sono stati effettuati fino alla imminenza della pubblicazione (quindi, al luglio 2005), i dati e le elaborazioni sono aggiornati al **30 aprile 2005**.

ta (vedi, Legenda – Identificazione dei diversi livelli di intervento, p. 10 del Vol. 2, *Tabelle sullo stato degli interventi*)

Nel Secondo Rapporto si è focalizzata l'analisi proprio su queste opere, pervenute ad un passaggio rilevante. Infatti, sia in questo capitolo, sia nel terzo capitolo, sia nel Vol. 2, contenente le *Tabelle sullo stato degli interventi*, vengono comunque evidenziate le opere sulle quali vi è stata una delibera CIPE e vengono offerti, relativamente a tali opere, dati specifici. Inoltre, il Vol. 3 del Rapporto, *Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE*, contiene le schede analitiche relative a ciascuna delle suddette 86 opere⁹.

Il punto di partenza per l'aggiornamento dei progetti coinvolti nel programma delle infrastrutture strategiche è stato l'elenco indicato nel Vol. 2 *Tabelle sullo stato degli interventi* del primo rapporto presentato nel maggio 2004 alla VIII Commissione della Camera.

Tale elenco è stato modificato, integrato e aggiornato con le informazioni contenute nel nuovo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il periodo 2005-2008 (Luglio 2004) e nella relativa Nota integrativa (Ottobre 2004); nella Relazione della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dicembre 2004); nella "Indagine sullo stato di attuazione della Legge-Obiettivo (Legge 21 Dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici" della Corte dei Conti, Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato; con informazioni rese disponibili da RFI (Monitoraggio progetti Legge obiettivo, Marzo 2005); infine con i bandi e i risultati di gara relativi alle opere oggetto del monitoraggio.

Il nuovo universo di riferimento è il risultato della revisione del numero delle opere individuate lo scorso anno nonché dell'integrazione di un ulteriore gruppo di opere.

Le variazioni più significative sono state: l'accorpamento di 3 progetti classificati come tre distinte opere nell'elenco riportato nell'Allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 e di conseguenza nel monitoraggio 2004, e oggi riunite in un unico progetto classificato "opera" e denominata "Nuovo asse autostradale Mestre - Civitavecchia", a seguito della presentazione di una unica proposta di realizzazione dell'opera con il sistema del Project Financing da parte del promotore, l'ATI guidato da Infrastrutture Lavori Italia insieme a Gefip Holding e ad altre otto tra società e banche, per la quale l'ANAS ha già espresso la dichiarazione di pubblico interesse; la riorganizzazione in 5 opere dei 10 progetti coinvolti nel Programma Grandi Stazioni, così come previsto nella fase di affidamento dei lavori; la riorganizzazione dei progetti coinvolti nella macro opera "Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna", che in precedenza erano stati classificati come 8 opere, e oggi alla luce di nuovi elementi, sono diventate 2 opere principali riferite una

⁹ Le schede contenute nel Vol. 3, *Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE*, sono 85, in quanto la scheda n. 18 – riferita ad una medesima delibera CIPE - ha ad oggetto due interventi: Bretella Cisterna-Valmomtone e il Corridoio A12-Appia.

ai corridoi stradali e l'altra agli hub portuali e interportuali; l'accorpamento delle opere Bretella Cisterna Valmontone e Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale - collegamento A12 (Roma-Fiumicino)-Appia (Formia) in una unica opera denominata Progetto integrato - Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale A12-Appia e bretella autostradale Cisterna - Valmontone.

I nuovi progetti che hanno fatto aumentare il numero delle opere coinvolte nel programma delle infrastrutture strategiche sono stati 25, dei quali 22 sono stati indicati dal DPEF 2005-2008 (11 nuove proposte, il piano per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, i lavori per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali, e 9 nuove opere comprese tra gli schemi idrici), e 3 risultano indicati da RFI nel "Monitoraggio progetti Legge Obiettivo", Marzo 2005.

Le **tabelle 2.2a** e **2.2b** di seguito riportate permettono un maggiore dettaglio sulle modifiche e integrazioni che hanno portato al nuovo scenario di riferimento.

Tabella 2.2a - Lo scenario di riferimento - Numero opere per macro opera

MACRO OPERA		All. 1 Del 121/01	30 Aprile 2004	30 Aprile 2005	VARIAZIONI
1	SISTEMA VALICHI	4	4	4	Nessuna
2	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	13	22	25	3 nuove opere: Autostrada A4 Torino - Milano; Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo - Asse stradale che consente la canalizzazione del traffico fuori dall'ambito urbano; Nuovo tratto autostradale Albenga Garesio Ceva Millesimo - Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra
3	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	2	2	3	Nuova opera "Terza corsia autostradale tra A12 parte ligure Carrara-S. Stefano Magra e opere connesse";
4	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	21	19	17	Accorpamento dell'opera " Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia" nel Nuovo asse autostradale Mestre-Civitavecchia" opera del Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale; l'accorpamento delle opere Bretella Cisterna Valmontone e Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale - collegamento A12 (Roma-Fiumicino)-Appia (Formia) in una unica opera denominata Progetto integrato - Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale A12-Appia e bretella autostradale Cisterna-Valmontone.
5	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	9	11	11	Accorpamento dell'opera " Nuova Romea" nel Nuovo asse autostradale Mestre-Civitavecchia" opera del Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale + una nuova opera "Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino"
6	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	8	8	9	Nuova opera "Linea Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia"

MACRO OPERA		All. 1 Del 121/01	30 Aprile 2004	30 Aprile 2005	VARIAZIONI
7	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	1	2	2	Nessuna
8	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	1	2	2	Nessuna
9	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	19	20	23	3 nuove opere: Collegamento ferroviario Roma-Pescara; Collegamento ferroviario Venafrò-Termoli; Collegamento ferroviario Battipaglia-Potenza-Metaponto
10	SISTEMI URBANI	32	35	29	Riorganizzazione programma Grandi Stazioni + due nuove opere: interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina; Metropolitana lagunare di Venezia
11	PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	1	8	2	Riorganizzazione dei progetti in due opere principali
12	HUB PORTUALI	1	12	12	Nessuna
13	HUB INTERPORTUALI	1	14	14	Nessuna
14	ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	1	4	5	Nuova opera "Nuova linea metropolitana M4 da Lorenteggio a Linate - Prima tratta funzionale"
15	SCHEMI IDRICI	1	65	73	Accorpamento del progetto BAS - Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico 1 e 2 lotto + 9 nuove opere indicate dal DPEF 2005-2008
16	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	1	0	2	Non presenti nel monitoraggio 2004
17	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	1	0	0	
No	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art.3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	0	0	1	Nuova opera indicata dal DPEF 2005-2008
No	Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	0	0	1	Nuova opera indicata dal DPEF 2005-2008
TOTALE		117	228	235	

Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Tabella 2.2b - Lo scenario di riferimento - Valore delle opere per macro opera (milioni di euro)

MACRO OPERA		Allegato 1 Del 121/01	30 Aprile 2004	30 Aprile 2005*
1	SISTEMA VALICHI	6.365	6.423	8.587
2	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	20.367	47.197	53.755
3	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	2.544	5.961	5.767
4	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	39.773	72.024	74.005
5	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	1.177	4.149	2.065
6	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	4.818	23.053	35.778
7	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.S.E.	4.132	4.132	4.132
8	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	4.958	4.989	6.404
9	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	16.061	32.522	36.007
10	SISTEMI URBANI	15.366	19.701	23.192
11	PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	1.165	1.574	2.282
12	HUB PORTUALI	2.650	3.728	3.879
13	HUB INTERPORTUALI	1.534	1.389	1.976
14	ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	310	310	1.350
15	SCHEMI IDRICI	4.641	4.641	4.641
16	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	0	0	65
17	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	0	0	0
No	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art.3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	0	0	194
No	Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	0	0	250
TOTALE		125.862	231.792	264.328

Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

* Valori non confrontabili con il costo di cui alla delibera CIPE 121/2001 (Vedi Primo Rapporto, par. 1.5)

2.1.2 L'impatto sul territorio

Passando alla distribuzione delle opere sul territorio va sottolineato innanzitutto come siano numerose le opere che attraversano più di una regione, così da risultare interessante la ripartizione per macro aree. Il maggior numero di opere è localizzato nelle otto regioni del **Mezzogiorno** (129 contro 101 del Centro Nord), mentre in termini di valore la maggiore concentrazione si registra nelle 12 regioni del Centro Nord (148 miliardi contro 103 del Mezzogiorno). In termini percentuali in quest'area si concentra il 60% del valore economico, contro il 39% del Mezzogiorno. Il restante 1% coinvolge opere non riconducibili a una specifica macro area.

Tabella 2.3 – La ripartizione territoriale delle opere strategiche

	Allegato 1		30 Aprile 2004		30 Aprile 2005	
	Del 121/01		Numero	Valore	Numero	Valore
CENTRO NORD	69.192		99	133.698	102	158.809
MEZZOGIORNO	56.670		124	92.284	129	102.986
<i>Non ripartibili</i>	-		5	5.810	4	2.532
TOTALE	125.862		228	231.792	235	264.328
CENTRO NORD	55,0		43,4	57,7	43,4	60,1
MEZZOGIORNO	45,0		54,4	39,8	54,9	39,0
<i>Non ripartibili</i>	-		2,2	2,5	1,7	1,0
TOTALE	100,0		100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

2.2 Lo stato di attuazione dell'intero programma e la *Tabella sullo stato degli interventi* (Vol. 2)

In premessa, si deve chiarire che il concetto di "stato di attuazione del programma" non può che essere sfuggente e convenzionale. Anche prescindendo dalla forte specificità di ciascuna delle opere (di cui le schede presentate nel Vol. 3¹⁰ offrono una sufficiente testimonianza), è fin troppo facile ricordare le innumerevoli vicissitudini cui va incontro il processo realizzativo delle opere pubbliche nel nostro Paese, particolarmente laddove si tratti di grandi infrastrutture. Pertanto, porre su un'unica scala un numero talmente alto di variabili, al fine di ricavarne un dato globale (da confrontare con quelli provenienti da altre fonti) rappresenta in ogni caso una forzatura, a meno che non si operi sulla base di una dettagliata standardizzazione che però – allo stato – non esiste.

¹⁰ Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE.

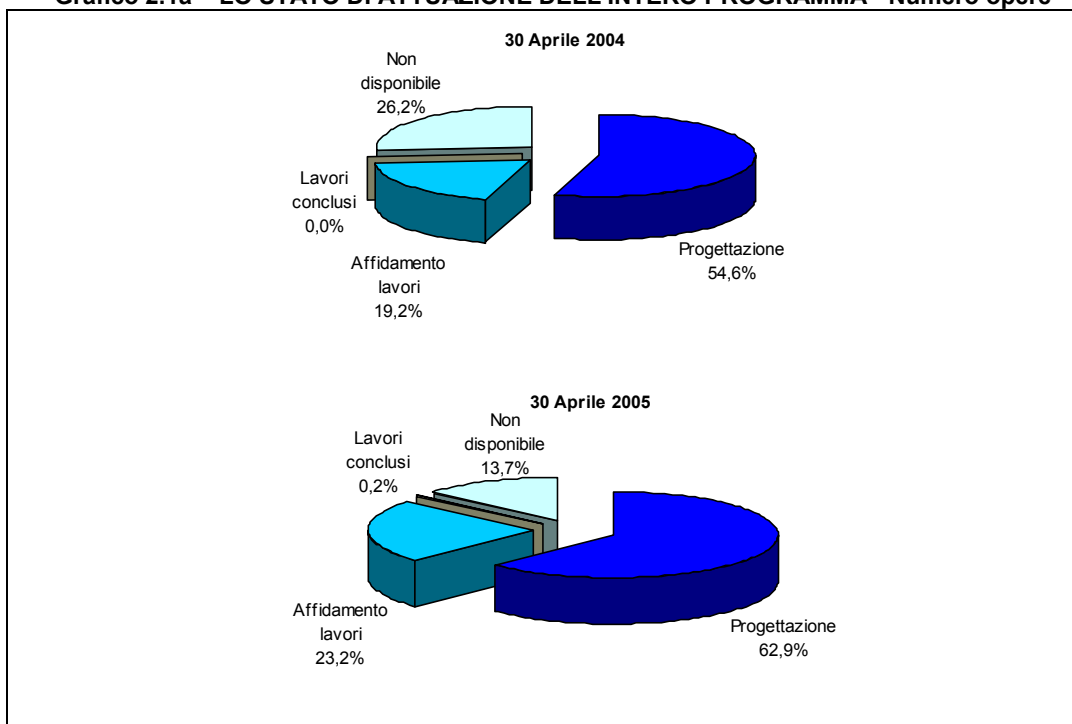
Fatta questa doverosa premessa, si può dire che il nuovo monitoraggio ha consentito di individuare un'**attivazione procedurale** relativamente all'86% delle opere pari al 97% del valore complessivo.

Non risultano, infatti, informazioni che consentono di valutare l'effettiva "partenza" di circa il 14% delle opere equivalenti al 3% del valore complessivo del programma (questa porzione del programma viene contrassegnata con N.D. nelle tabelle e nei grafici che seguono).

L'elaborazione statistica sullo stato di attuazione prende in considerazione ogni singolo intervento che tuttavia non risulta emergere con chiarezza in tutti i casi monitorati. Per omogeneità si è pertanto provveduto a considerare nell'analisi il livello "opera" (così come indicato nella tabella riepilogativa del programma, di cui al Vol. 2). Solo in pochi casi si è reso necessario prendere in considerazione i sottointerventi. L'universo così selezionato comprende **531 progetti**, di cui 458 con informazioni utili per fare il punto sullo stato di attuazione dell'intero programma. L'intero processo realizzativo delle infrastrutture è stato classificato in 8 livelli di dettaglio, riferiti alle tre principali fasi del percorso attuativo: la progettazione (studio di fattibilità, progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva), l'affidamento dei lavori (la ricerca di proposte di PF, nei soli casi di opere soggette a gestione economica da realizzare con il contributo dei privati, la gara e l'aggiudicazione), la conclusione delle opere.

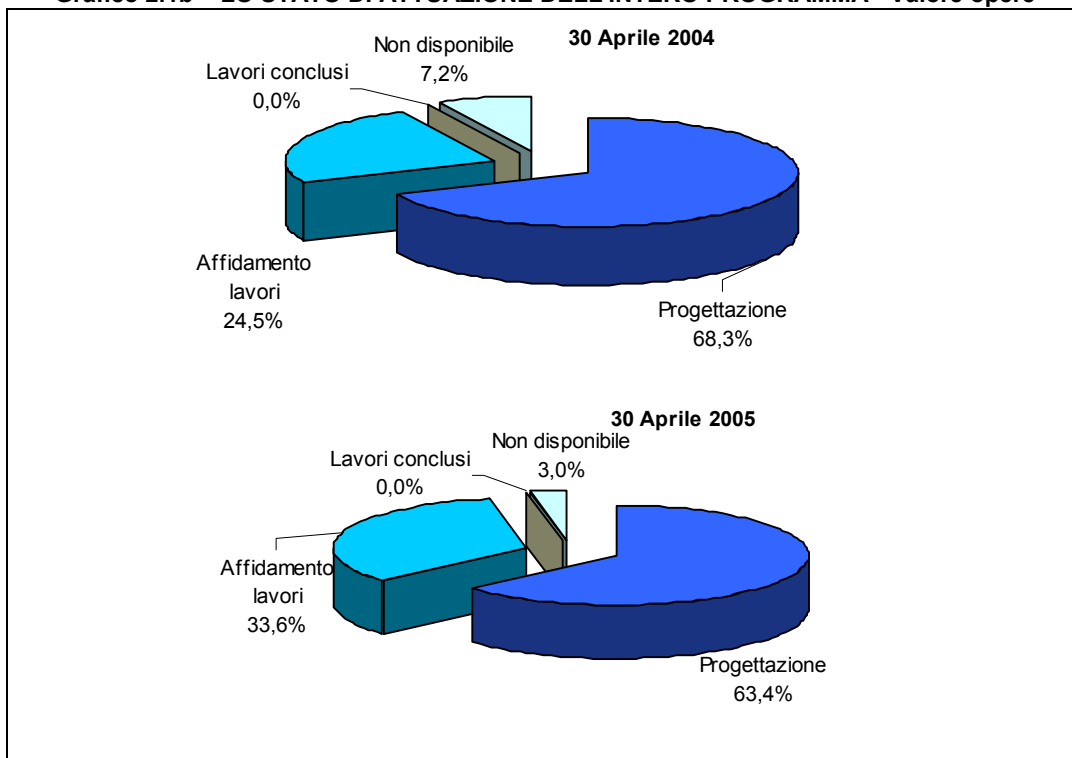
La sintesi dello stato di attuazione dell'intero programma al 30 Aprile 2005 è riportata nei **grafici 2.1a e 2.1b**. Dall'osservazione di questi risultati, si può notare come la gran parte dei progetti sia ancora oggi in fase di progettazione. Sia in termini di numero che di valore si parla di una quota pari a 63% del totale programma, quota che diventa del 73% in termini di numero e del 65% di importo se dal calcolo si escludono i 73 progetti privi di indicazione sullo stato di attuazione (tale quota era del 74% per numero e importo ad Aprile 2004).

Grafico 2.1a – LO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA - Numero opere



Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Grafico 2.1b – LO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA - Valore opere



Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Tabella 2.4 – LA FOTOGRAFIA DELLO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA PER FASE PROGETTUALE E AFFIDAMENTO LAVORI

Composizione %

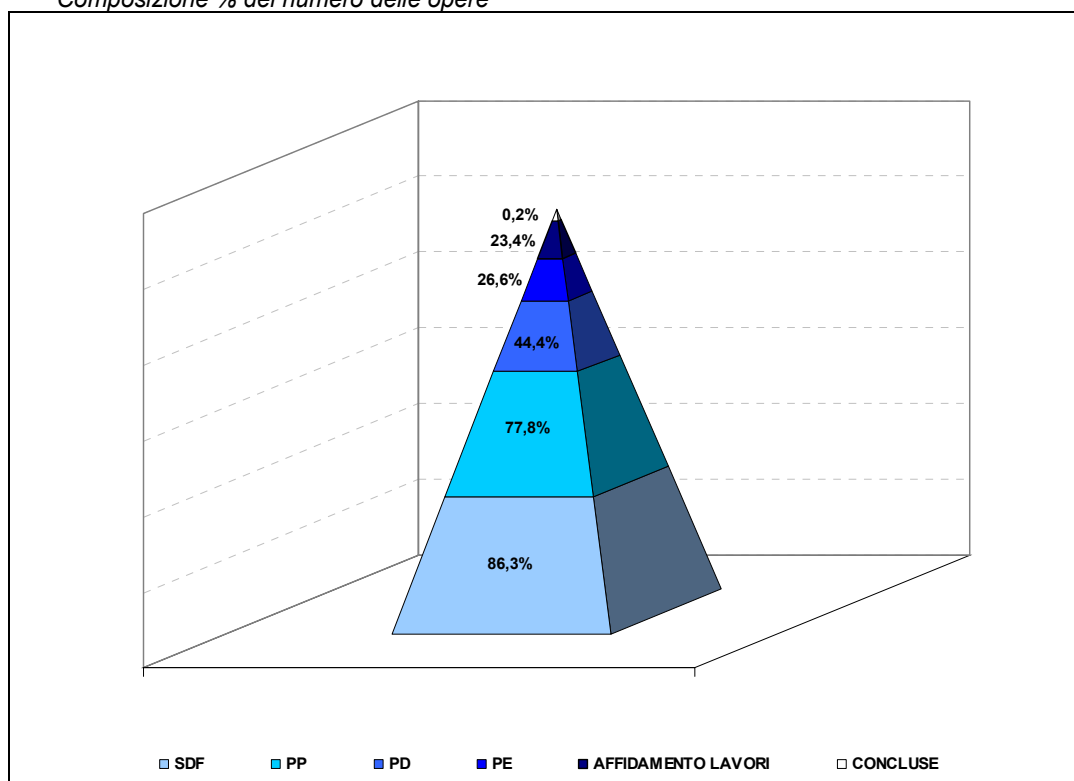
	30 Aprile 2004		30 Aprile 2005	
	Numero	Valore	Numero	Valore
SDF	5,96	20,64	8,47	22,14
PP	25,33	35,70	33,33	34,56
PD	16,56	9,28	17,89	5,83
PE	6,79	2,65	3,20	0,83
TOTALE PROGETTAZIONE	54,64	68,26	62,90	63,37
SELEZIONE DI PROPOSTE IN PF	0,83	1,08	1,69	5,66
OPERE IN GARA	10,76	6,14	6,21	5,89
OPERE CON CON- TRATTO PER LA REALIZZAZIONE	7,62	17,32	15,25	22,10
TOTALE AFFIDA-MENTO LAVORI	19,21	24,54	23,16	33,64
LAVORI CONCLUSI	0,00	0,00	0,19	0,01
N.D.	26,16	7,20	13,75	2,99
TOTALE	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Lo stato di avanzamento delle opere in itinere risulta ben rappresentato da una piramide. 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 86% di opere che ha superato la fase dello studio di fattibilità; poco meno del 78% che dispone di un progetto preliminare; un 44% che ha raggiunto la progettazione definitiva, mentre un 27% ha esaurito anche la fase della progettazione esecutiva; un 23% è entrato nella fase di gara. Infine la punta della piramide è rappresentata dalla quota di opere concluse, pari allo 0,2% del totale.

Grafico 2.2.a. - FASI DI AVANZAMENTO DELL'INTERO PROGRAMMA (al 30 aprile 2005)

Composizione % del numero delle opere

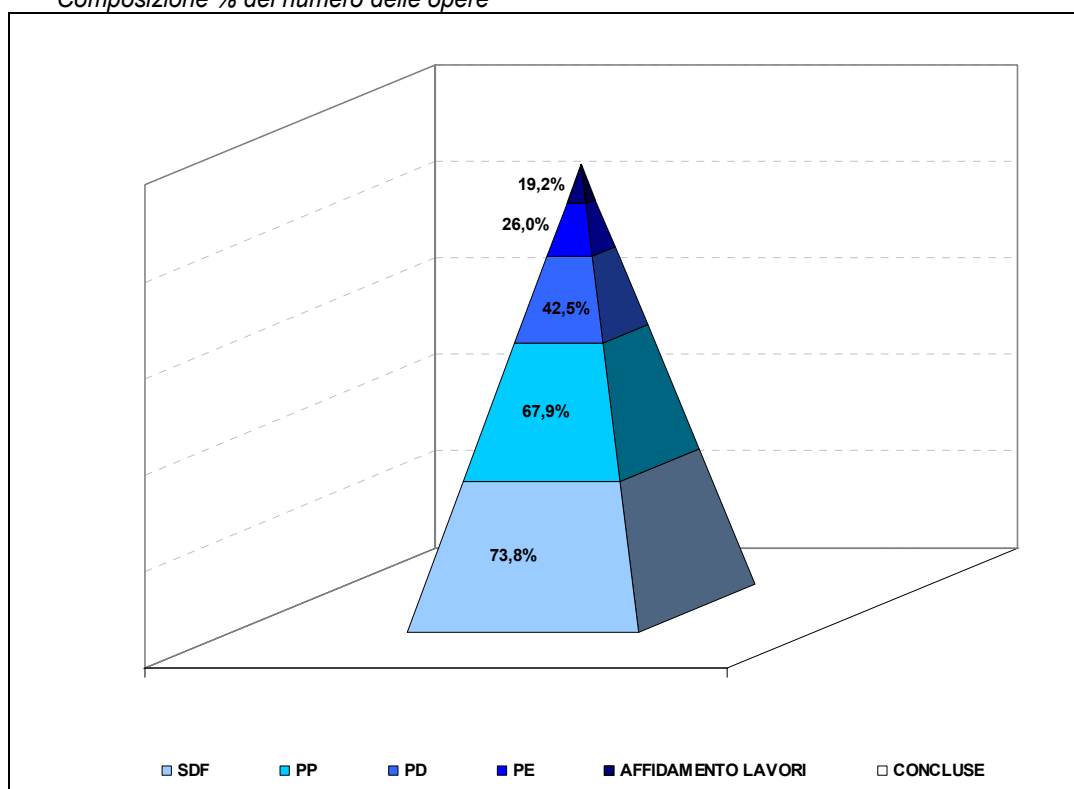


Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Rispetto a un anno fa, come si può osservare, queste percentuali cambiano. Prima di procedere al confronto con quanto rilevato nel 2004 è bene ricordare che il monitoraggio 2005 ha permesso la **conoscenza sullo stato di attuazione di un numero maggiore di progetti**, in particolare per quanto riguarda la fase progettuale. Infatti, partendo dalla prima fase progettuale la percentuale aumenta di 12 punti percentuali (86% contro 74%). Passando alla progettazione definitiva lo scarto rispetto al 2004 si riduce a 10 punti percentuali, per proseguire con lo scarto di 1,9 punti percentuali della progettazione definitiva, per ridursi ad uno 0,6% rispetto alla fase progettuale più avanzata quella esecutiva. E' questo il livello della piramide dove risulta minore la differenza con il 2004.

Grafico 2.2.b. - FASI DI AVANZAMENTO DELL'INTERO PROGRAMMA (al 30 aprile 2004)

Composizione % del numero delle opere



Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Complessivamente, nell'ambito dell'attività progettuale (fatto 100 il totale delle opere attualmente ancora in fase di progettazione) oltre la metà delle opere monitorate risulta in fase preliminare a cui si aggiunge un altro 13% di interventi per i quali è in corso lo studio di fattibilità, con il risultato che il 63,5% delle opere è oggetto di attività progettuale di "avvio". Erano il 57% nel 2004.

Tabella 2.5 - LA FOTOGRAFIA DELLO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA: FASE PROGETTUALE

Composizione

	30 Aprile 2004		30 Aprile 2005	
	Numero	Valore	Numero	Valore
SDF	10,9	30,2	13,5	34,9
PP	46,4	52,3	53,0	54,5
PD	30,3	13,6	28,4	9,2
PE	12,4	3,9	5,1	1,3
TOTALE PROGETTAZIONE	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Rispetto ad un anno fa si riduce la quota delle opere in progettazione definitiva (28 contro il 30%) e soprattutto quella esecutiva che passa dal 12 al 5%.

Questi dati stanno ad indicare come nel corso dell'ultimo anno si sia assistito a due fenomeni:

- da un lato il **significativo avanzamento di opere dalla fase di progettazione a quella di affidamento dei lavori** (come emerge dai dati analizzati di seguito), determinato dalla forte riduzione delle opere che si trovavano nell'Aprile del 2004 ai livelli più avanzati di progettazione;
- dall'altro **l'avvio della progettazione per un numero consistente di nuove opere** approdate alla progettazione preliminare.

Tornando alla piramide, si ricava la conferma dell'**aumento di opere che hanno raggiunto la fase della gara o della contrattazione**. Rispetto al 2004 questo livello raggiunge e supera la percentuale del 26%, con una crescita di 4,8 punti percentuali. Si tratta della differenza più significativa dopo quella rilevata in precedenza relativa alla progettazione preliminare. L'altro dato che emerge è che si è avuta la prima opera conclusa, riguardante la linea a 380 Kv "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera.

Dalla **tabella 2.6**, dove si distinguono le opere per la diversa fase di affidamento dei lavori emerge come nel corso dell'anno vi sia stata un'accelerazione della "cantierizzazione" o per lo meno di **completamento e/o superamento della fase di gara**.

Tabella 2.6 - LA FOTOGRAFIA DELLO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA: FASE DI AFFIDAMENTO LAVORI

Composizione %

	30 Aprile 2004		30 Aprile 2005	
	Numero	Valore	Numero	Valore
SELEZIONE DI PROPOSTE	4,3	4,4	7,3	16,8
OPERE IN GARA	56,0	25,0	26,8	17,5
OPERE CON CONTRATTO	39,7	70,6	65,9	65,7
TOTALE AFFIDAMENTO	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazione Cresme Europa servizi da fonti varie

Sul totale delle 188 opere che hanno superato la fase progettuale poco più di un quarto è attualmente **in fase di gara di appalto**, mentre un 66% (i due terzi) **dispone di un contratto**, ovvero dovrebbe essere stata avviata l'attività costruttiva. Si ricorda che un anno fa le opere in gara rappresentavano il 56% e quelle contrattualizzate meno del 40%.

Da segnalare anche una crescita dell'attività di **Project Financing**. Le selezioni di proposte sono infatti aumentate dal 4 al 7% e soprattutto riguardano una quota di investimenti non più marginali (4%), bensì non lontani da un quarto del valore totale delle opere in fase di affidamento (16,8%).

Per quanto riguarda le diverse modalità di affidamento dei lavori, tenendo presente che l'analisi è stata condotta considerando gli avvisi di preselezione di PF, i

bandi di gara pubblicati e i progetti dell'alta velocità e il Mose (vedi Tabella 2.7.a.), risulta che la maggioranza dei progetti (56%) è stata affidata in modo tradizionale, attraverso l'appalto di sola esecuzione. Si è trattato di 105 progetti, più che raddoppiati rispetto al 2004. Il monitoraggio evidenzia un rafforzamento del sistema dell'appalto rispetto a tipologie più innovative, specificatamente richiamate nella legge obiettivo. Rispetto al totale dei progetti analizzati le quote dell'appalto integrato e del "contraente generale" si riducono rispetto all'anno scorso. Il ricorso al *general contractor* passa dal 14,9 al 12,3%, mentre l'appalto integrato era poco meno del 30% e rappresenta oggi il 23%. Stabile la quota delle opere in partenariato pubblico privato, intorno all'8%, crescenti come quota di risorse (dal 17 al 29%).

Tabella 2.7a - LO STATO DI AFFIDAMENTO DEI LAVORI PER FORMA CONTRATTUALE – Preselezioni in PF, concessioni e appalti *
Valori Assoluti

	30 Aprile 2004			30 Aprile 2005		
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio
TOTALE PPP	8	9.081	1.135,1	16	22.824	1.426
<i>PF - SELEZIONE DI PROPOSTE</i>	4	2.492	622,9	9	14.886	1.654
<i>PF - GARA SU PROPOSTA DEL PROMOTORE</i>	1	1.307	1.307,3	3	1.967	656
<i>CONCESSIONE EX ART. 19 C. 2 (1)</i>	2	5.220	2.610,1	3	5.909	1.970
<i>SOCIETA' DI SCOPO</i>	1	62	62,0	1	62	62,0
CONTRAENTE GENERALE	15	39.858	2.657,2	23	46.958	2.042
<i>Di cui individuati prima di settembre 2002 (2)</i>	7	31.431	4.490,2	7	31.767	4.538
<i>Di cui individuati dopo settembre 2002</i>	8	8.427	1.053,4	16	15.190	949
APPALTO INTEGRATO	30	1.981	66,0	43	3.060	71
SOLA ESECUZIONE	48	2.320	48,3	105	4.959	47
APPALTO DI FORNITURE (3)	-	-	0,0	1	47	47
TOTALE	101	53.240	527,1	188	77.847	414

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

*:L'elaborazione statistica è stata effettuata considerando gli avvisi di preselezione di PF, i bandi di gara pubblicati e i progetti dell'alta velocità e il Mose

(1): comprese le opere di salvaguardia della Laguna di Venezia affidate al Consorzio Venezia Nuova concessionario del MIT e del Magistrato alle Acque di Venezia e i lavori di completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli e affidati a M.N. Metropolitana di Napoli Spa e il collegamento Asti-Cuneo.

(2): 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) e della Milano-Genova (Cociv)

(3): Programma Grandi Stazioni - Sistema di videosorveglianza

Tabella 2.7a/bis - LO STATO DI AFFIDAMENTO DEI LAVORI PER FORMA CONTRATTUALE – Preselezioni in PF, concessioni e appalti * *Composizione %*

	30 Aprile 2004		30 Aprile 2005	
	Numero	Importo	Numero	Importo
TOTALE PPP	7,9	17,1	8,5	29,3
<i>PF - SELEZIONE DI PROPOSTE</i>	4,0	4,7	4,8	19,1
<i>PF - GARA SU PROPOSTA DEL PROMOTORE</i>	1,0	2,5	1,6	2,5
<i>CONCESSIONE EX ART. 19 C. 2 (1)</i>	2,0	9,8	1,6	7,6
<i>SOCIETA' DI SCOPO</i>	1,0	0,1	0,5	0,1
CONTRAENTE GENERALE	14,9	74,9	12,2	60,3
<i>Di cui individuati prima di settembre 2002 (2)</i>	6,9	59,0	3,7	40,8
<i>Di cui individuati dopo settembre 2002</i>	7,9	15,8	8,5	19,5
APPALTO INTEGRATO	29,7	3,7	22,9	3,9
SOLA ESECUZIONE	47,5	4,4	55,9	6,4
APPALTO DI FORNITURE (3)	-	-	0,5	0,1
TOTALE	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

*:L'elaborazione statistica è stata effettuata considerando gli avvisi di preselezione di PF, i bandi di gara pubblicati e i progetti dell'alta velocità e il Mose

(1): comprese le opere di salvaguardia della Laguna di Venezia affidate al Consorzio Venezia Nuova concessionario del MIT e del Magistrato alle Acque di Venezia e i lavori di completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli e affidati a M.N. Metropolitana di Napoli Spa e il collegamento Asti-Cuneo.

(2): 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) e della Milano-Genova (Cociv)

(3): Programma Grandi Stazioni - Sistema di videosorveglianza

L'analisi per tipologia di affidamento conferma l'esistenza di due mercati ben distinti, rappresentati rispettivamente dall'appalto tradizionale che riguarda molte opere di minori dimensioni, come si è visto oltre la metà, ma relative soltanto al 6% del loro valore complessivo e dall'affidamento ad un contraente generale o attraverso l'appalto integrato che riguarda poco più di un terzo del totale, ma oltre il 64% del valore previsto.

Tra questi due mercati si sta inserendo quello del partenariato pubblico-privato e del *project financing*.

Spostando ora l'attenzione sulle opere che già dispongono di un contratto, ovvero per le quali si registra una qualche forma di aggiudicazione, dal monitorag-

gio si rileva che la loro quota sulle opere in fase di affidamento e realizzazione rappresenta circa il 68%, 128 su 188.

Tabella 2.7b - LO STATO DI AFFIDAMENTO DEI LAVORI PER FORMA CONTRATTUALE -
Preselezioni di PF, concessioni e appalti - Interventi con contratto* *Valori Assoluti*

	30 Aprile 2004			30 Aprile 2005		
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio
TOTALE PPP	2	4.748	2.374,0	5	7.373	1.474,5
<i>PF - SELEZIONE DI PROPOSTE</i>	-	-	-	-	-	-
<i>PF - GARA SU PROPOSTA DEL PROMOTORE</i>	1	1.307	1.307,3	2	1.463	731,7
<i>CONCESSIONE EX ART. 19 C. 2 (1)</i>	1	3.441	3.440,7	3	5.909	1.969,7
<i>SOCIETA' DI SCOPO</i>	-	-	0,0	-	-	0,0
CONTRAENTE GENERALE	9	32.541	3.615,6	16	36.648	2.290,5
<i>Di cui individuati prima di settembre 2002 (2)</i>	7	31.431	4.490,2	7	31.767	4.538,2
<i>Di cui individuati dopo settembre 2002</i>	2	1.109	554,6	9	4.881	542,3
APPALTO INTEGRATO	10	1.082	108,2	26	2.202	84,7
SOLA ESECUZIONE	24	1.810	75,4	81	3.648	45,0
APPALTO DI FORNITURE	-	-	-	-	-	-
TOTALE	45	40.181	892,9	128	49.871	389,6

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

*:L'elaborazione statistica è stata effettuata considerando le aggiudicazioni e i contratti per la realizzazione dell'alta velocità e il Mose

(1): comprese le opere di salvaguardia della Laguna di Venezia affidate al Consorzio Venezia Nuova concessionario del MIT e del Magistrato alle Acque di Venezia e i lavori di completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli e affidati a M.N. Metropolitana di Napoli Spa e il collegamento Asti-Cuneo.

(2): 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) e della Milano-Genova (Cociv)

Tabella 2.7b/bis- LO STATO DI AFFIDAMENTO DEI LAVORI PER FORMA CONTRATTUALE Preselezioni di PF, concessioni e appalti - Interventi con contratto*

Composizione %

	30 Aprile 2004		30 Aprile 2005	
	Numero	Valore	Numero	Valore
TOTALE PPP	4,4	11,8	3,9	14,8
<i>PF - SELEZIONE DI PROPOSTE</i>	-	-	-	-
<i>PF - GARA SU PROPOSTA DEL PROMOTORE</i>	2,2	3,3	1,6	2,9
<i>CONCESSIONE EX ART. 19 C. 2 (1)</i>	2,2	8,6	2,3	11,8
<i>SOCIETA' DI SCOPO</i>	-	-	-	-
CONTRAENTE GENERALE	20,0	81,0	12,5	73,5
<i>Di cui individuati prima di settembre 2002 (2)</i>	15,6	78,2	5,5	63,7
<i>Di cui individuati dopo settembre 2002</i>	4,4	2,8	7,0	9,8
APPALTO INTEGRATO	22,2	2,7	20,3	4,4
SOLA ESECUZIONE	53,3	4,5	63,3	7,3
APPALTO DI FORNITURE (3)	-	-	-	-
TOTALE	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

*:L'elaborazione statistica è stata effettuata considerando le aggiudicazioni e i contratti per la realizzazione dell'alta velocità e il Mose

(1): comprese le opere di salvaguardia della Laguna di Venezia affidate al Consorzio Venezia Nuova concessionario del MIT e del Magistrato alle Acque di Venezia e i lavori di completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli e affidati a M.N. Metropolitana di Napoli Spa e il collegamento Asti-Cuneo.

(2): 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) e della Milano-Genova (Cociv)

Tra queste, le opere aggiudicate con appalto tradizionale sono il 63%, pari soltanto al 7,3% del valore complessivo; poco più del 20% le opere con appalto integrato e il 12,6% con general contractor. Poche opere, ma tutte le maggiori, tanto che in termini di importo a questo sistema di affidamento si è ricorso per 73,5% del totale delle opere contrattualizzate. Ancora marginali le aggiudicazioni in partenariato: meno del 4% come numero e meno del 15% in valore.

2.2.1 Lo stato di attuazione per macro opere

Prendendo ora in considerazione l'articolazione del programma per le diverse macro opere è possibile evidenziare la particolare rilevanza che assumono i corridoi che rientrano nel programma delle **reti TEN** (anche in merito alla possibilità di finanziamento europeo, sui cui profili si rinvia al capitolo terzo del Rapporto) e nel complesso tutte quelle opere, prevalentemente stradali e ferroviarie, che dovrebbero consentire un netto e significativo miglioramento della mobilità interna e di collegamento.

I **corridoi plurimodali** e il sistema dei valichi con l'aggiunta del Ponte di Messina rappresentano, infatti, un programma nel programma, con circa il 41% delle opere e il 72,5% del totale delle risorse previste. Se si aggiunge anche il corridoio trasversale e la dorsale appenninica la quota di risorse sale all'86%.

Il resto pertanto si riduce a meno del 15% del nuovo valore delle opere, riguardando tuttavia una molteplicità di interventi importanti a supporto del "sistema corridoi".

La **Tabella 2.8** sintetizza il quadro di insieme, evidenziando anche i diversi pesi percentuali dei "sistemi urbani (17% delle opere) degli hub (11%) e degli schemi idrici (13%) che insieme rappresentano un altro 41% degli interventi previsti, ma soltanto meno dell'11% delle risorse.

Tabella 2.8 - LO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA PER FASI E MACRO OPERE (al 30 aprile 2005)

Composizione % verticale

MACRO OPERA	progettazione		affidamento lavori		lavori conclusi		Totale	
	Numero	Nuovo valore delle opere	Numero	Nuovo valore delle opere	Numero	Nuovo valore delle opere	Numero	Nuovo valore delle opere
1 SISTEMA VALICHI	1,8	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	3,4
2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	15,3	17,0	13,8	27,7	0,0	0,0	14,8	20,7
3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	1,5	4,1	1,6	1,2	0,0	0,0	1,5	3,1
4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	13,5	37,6	16,3	13,8	0,0	0,0	14,2	29,3
5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	4,8	0,8	8,1	0,3	0,0	0,0	5,7	0,7
6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	2,1	4,3	4,9	29,4	0,0	0,0	2,8	13,0
7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	0,0	0,0	0,8	4,7	0,0	0,0	0,2	1,6
8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	0,3	0,2	0,8	6,9	0,0	0,0	0,4	2,5
9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	14,7	17,9	9,8	4,8	0,0	0,0	13,3	13,4
10 SISTEMI URBANI	13,8	7,1	26,8	10,1	0,0	0,0	17,2	8,1
11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	3,9	1,0	3,3	0,2	0,0	0,0	3,7	0,7
12 HUB PORTUALI	5,1	1,6	5,7	0,3	0,0	0,0	5,2	1,1
13 HUB INTERPORTUALI	7,2	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	0,6
14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	0,9	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,2
15 SCHEMI IDRICI	15,3	2,1	7,3	0,5	0,0	0,0	13,1	1,6
16 PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	0,0	0,0	0,8	0,0	100,0	100,0	0,4	0,0
17 PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-	-	-	-	-	-	-	-
No Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art.3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	-	-	-	-	-	-	-	-
No Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

- Il sistema valichi è interamente in fase di progettazione;
- Il corridoio plurimodale padano registra un 75% di opere in fase progettuale e un quarto in fase di affidamento dei lavori. In valore la divisione premia la fase di affidamento che cresce al 46%. In fase di contrattazione risulta il 20% delle opere pari a poco meno del 40% del valore previsto della macro opera;
- Il corridoio plurimodale Tirreno Brennero ha una percentuale di opere, ma soprattutto quelle di maggiore dimensione e valore in fase di progettazione preliminare (71 e 86%). In fase contrattuale meno del 15% del programma;
- Il corridoio plurimodale tirrenico – Nord Europa è il programma dove si concentra quasi il 30% del valore stimato. Attualmente circa il 57% delle opere è in fase di progettazione predefinitivi (studi di fattibilità e preliminare) (in valore 77%); meno di un terzo è in fase di affidamento, pari al 16,3% del valore del programma. Le opere contrattualizzate sono il 23%;
- Il corridoio plurimodale Adriatico presenta una quota di affidamento che sfiora il 40% del totale delle opere, pari tuttavia soltanto a meno del 18% del valore delle risorse preventivate. Circa il 30% delle opere è contrattualizzata, mentre per quanto riguarda le opere ancora in fase di progettazione (61%) oltre i due terzi di esse ha raggiunto la fase definitiva;
- Il corridoio plurimodale dorsale centrale costituisce il corridoio più avanzato con il 46% delle opere in fase di affidamento. Qui le opere di maggior valore e dimensione sono entrate in questa fase tanto che in valore esse rappresentano il 788,6% delle risorse previste. Sono contrattualizzate il 38% pari al 46% in valore. I due terzi delle opere in fase di progettazione hanno raggiunto la definitiva;
- Il MOSE è stato contrattualizzato;
- Situazione in fase di affidamento per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina. Si è in attesa dell'espletamento della gara;
- I corridoi trasversale e dorsale appenninica registrano un certo ritardo rispetto alle altre macro opere, con l'80% delle opere ancora in progettazione (87% del valore complessivo stimato). Di queste circa due terzi sono ancora in fase di progettazione preliminare. Un 15% circa delle opere è contrattualizzato;
- I sistemi urbani registrano una buona percentuale di opere che hanno raggiunto la fase di affidamento (41,8%), di cui circa la metà già contrattualizzate. Per quanto riguarda la quota ancora in fase di progettazione circa la metà è approdato alla progettazione definitiva;
- La piastra logistica della Sardegna è pressoché totalmente ancora in fase di progettazione preliminare;
- Gli hub portuali registrano per il 90% del valore delle opere ancora una situazione di progettazione, prevalentemente preliminare. Meno del 30% delle opere (meno del 10% in valore) è in fase di affidamento. Il 12,5% delle opere è contrattualizzato;

- Gli hub interportuali sono ancora totalmente in fase progettuale; circa la metà al preliminare;
- Gli allacciamenti ai grandi hub aeroportuali sono totalmente in fase di progettazione preliminare;
- Gli schemi idrici nonostante abbiano registrato nel corso dell'anno un'accelerazione di iniziative restano ancorate alla fase di progettazione per l'85% delle opere. Circa i due terzi delle opere in progettazione non hanno raggiunto la fase definitiva. Contrattualizzato l'8,3% delle opere pari al 5.7% del valore complessivo del programma:
- Gli interventi in campo energetico risultano in fase di conclusione.

Tabella 2.9 - LO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA PER FASI E MACRO OPERE (al 30 aprile 2005)

Composizione % orizzontali

MACRO OPERA	progettazione		affidamento lavori		lavori conclusi		Totale	
	Numero	Nuovo valore delle opere	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	0,0	0,0	100,0	100,0
2 CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	75,0	53,6	25,0	46,4	0,0	0,0	100,0	100,0
3 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	71,4	86,5	28,6	13,5	0,0	0,0	100,0	100,0
4 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	69,2	83,7	30,8	16,3	0,0	0,0	100,0	100,0
5 CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	61,5	82,3	38,5	17,7	0,0	0,0	100,0	100,0
6 CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	53,8	21,4	46,2	78,6	0,0	0,0	100,0	100,0
7 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0
8 PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	50,0	4,8	50,0	95,2	0,0	0,0	100,0	100,0
9 CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	80,3	87,4	19,7	12,6	0,0	0,0	100,0	100,0
10 SISTEMI URBANI	58,2	56,9	41,8	43,1	0,0	0,0	100,0	100,0
11 PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	76,5	91,9	23,5	8,1	0,0	0,0	100,0	100,0
12 HUB PORTUALI	70,8	90,4	29,2	9,6	0,0	0,0	100,0	100,0
13 HUB INTERPORTUALI	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
14 ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
15 SCHEMI IDRICI	85,0	88,4	15,0	11,6	0,0	0,0	100,0	100,0
16 PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	0,0	0,0	50,0	64,6	50,0	35,4	100,0	100,0
17 PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-	-	-	-	-	-	-	-
No Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art.3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	-	-	-	-	-	-	-	-
No Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	72,9	65,3	26,9	34,7	0,2	0,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

Tabella 2.10 - LO STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA PER FASI E MACRO OPERE (al 30 aprile 2005) - Numero delle opere per macro opera e stato di attuazione

Composizione % orizzontale

MACRO OPERA		SdF	PP	PD	PE	Selezione di proposte di PF	Opere in gara	Opere con contratto	Lavori conclusi	TOTALE
1	SISTEMA VALICHI	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
2	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	7,4	38,2	26,5	2,9	2,9	2,9	19,1	0,0	100,0
3	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	0,0	71,4	0,0	0,0	0,0	14,3	14,3	0,0	100,0
4	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	20,0	36,9	9,2	3,1	0,0	7,7	23,1	0,0	100,0
5	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	0,0	19,2	38,5	3,8	0,0	7,7	30,8	0,0	100,0
6	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	7,7	15,4	23,1	7,7	7,7	0,0	38,5	0,0	100,0
7	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
8	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	100,0
9	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	6,6	52,5	21,3	0,0	0,0	4,9	14,8	0,0	100,0
10	SISTEMI URBANI	5,1	29,1	20,3	3,8	7,6	13,9	20,3	0,0	100,0
11	PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	0,0	70,6	5,9	0,0	0,0	0,0	23,5	0,0	100,0
12	HUB PORTUALI	12,5	33,3	8,3	16,7	0,0	16,7	12,5	0,0	100,0
13	HUB INTERPORTUALI	0,0	54,2	41,7	4,2	0,0	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	0,0	100,0
15	SCHEMI IDRICI	21,7	31,7	26,7	5,0	0,0	6,7	8,3	0,0	100,0
16	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	50,0	100,0
17	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art.3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
No	Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finanziaria 2004)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE		9,8	38,6	20,7	3,7	2,0	7,2	17,7	0,2	100,0

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi da fonti varie

2.3 La Legge Obiettivo e l'evoluzione del mercato generale dei lavori pubblici

Già nel precedente rapporto si era analizzato il mercato degli appalti pubblici, come indicatore (indiretto) degli effetti (e dello stesso stato di avanzamento) del programma delle infrastrutture strategiche.

La presente analisi è volta ad integrare la precedente con i dati relativi al 2004, nonché con il dato consolidato per il periodo 2000-2003, e con i risultati dei primi quattro mesi del 2005. E' inoltre arricchita con l'osservazione delle gare bandite e aggiudicate nell'arco dei 32 mesi di operatività della legge obiettivo (settembre 2002-aprile 2005).

Da una lettura veloce del trend di lungo periodo sul mercato dei lavori pubblici, dal 1995 ad oggi, lo scarto introdotto dal 2001, e poi con maggiore efficacia negli anni seguenti, è riscontrabile con una certa evidenza. La dinamica complessiva è così sintetizzabile:

- Evoluzione costante del valore mandato in gara fino al 2004, ma anche nei primi mesi del 2005
- Andamento più instabile nel numero, con una flessione ininterrotta nell'ultimo biennio, destinata a proseguire nell'anno in corso
- Conseguente incremento dell'importo medio delle opere

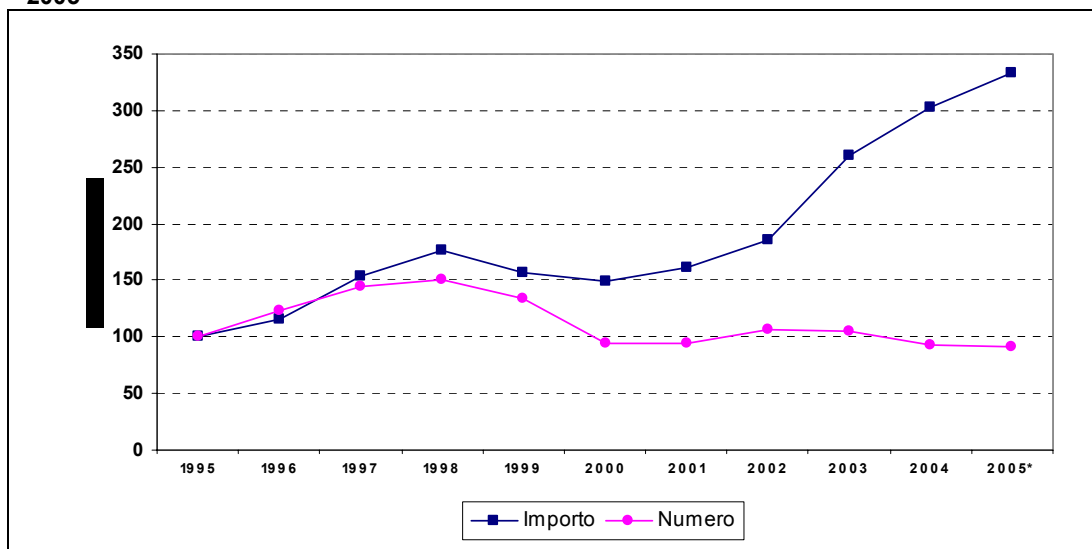
Dal 2001 la **cifra d'affari** messa in gioco è cresciuta in maniera significativa, il **numero** ha seguito un andamento più incostante, ma secondo una tendenza al ridimensionamento, e l'importo medio delle opere pubbliche italiane è di conseguenza aumentato. Il valore appaltato era di **21,4 miliardi** nel 2001, è passato a **24,6** nel 2002 e poi dal 2003 ha registrato un passaggio di scala, con i **34** che sono diventati **40** nell'ultimo anno. Nell'arco di quattro anni il valore complessivo è così raddoppiato, e spostando lo sguardo ancora più indietro, lo scarto dimensionale è marcato. Se dividiamo il periodo di riferimento in due quinquenni divisi dal 2000, nel primo si concentrano anni che hanno determinato una spesa media di **19 miliardi**, mentre in quello più recente, che si chiude con il 2004, il valore medio annuo si attesta su **29 miliardi**, dai 19,7 del 2000 fino al valore record del 2004.

Nello stesso tempo il numero di opportunità ha seguito un trend più variabile, ma anche in questo caso l'anno 2000 ha segnato il passaggio ad un nuovo ciclo: lo scarto è stato da un numero medio di 43.000 gare l'anno, a 33.000, passando dalle 31.000 del 2000 e 2001, ad anni un po' più prolifici come il 2002 e il 2003, per poi ritornare su uno standard più contenuto nel 2004 (30.930 gare). Da segnalare come gli anni con un numero più alto di gare in questo secondo quinquennio, rimangono molto lontani dalle cifre che hanno sfiorato le 50.000 unità

nel 1997 e 1998. Il processo prosegue nei primi quattro mesi dell'anno in corso: **la spesa continua a crescere** (14,7 miliardi contro 13,7 dello stesso periodo del 2004), **insieme a un ulteriore ridimensionamento numerico**.

La migliore rappresentazione grafica dell'andamento del numero delle gare e del loro importo nel decennio è quella sintetizzata nell'immagine di una forbice che, dal 2000, diventa sempre più ampia.

Grafico 2.3 - Bandi di gara per l'esecuzione di opere pubbliche in Italia - il trend 1995-2005



Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

* per il 2005 il dato è stato stimato proiettando su 12 mesi il risultato del primo quadrimestre

Al centro si colloca la variabilità dell'**importo medio**. Un'opera pubblica valeva **meno di 500 mila euro** fino al 1999, supera le 600 mila dall'anno 2000, e poi da quell'anno continua a crescere: vale 627 mila euro nel 2000, 690 nel 2001 e nel 2002, fino a superare il milione. Nel 2004 un intervento oggetto di gara vale 1,4 milioni, cioè il doppio di quanto valeva 5 anni prima. E nel 2005 arriva a **1,6 milioni**.

Il senso della trasformazione in atto è così sintetizzabile: si riducono le opportunità mentre aumentano le dimensioni medie su cui si gioca la competizione.

La legge obiettivo si inserisce dunque in uno scenario evolutivo già in atto, e sembra averne colto la tendenza generale, accentuandone però le caratteristiche: un mercato che tende sempre più a concentrarsi su singole opere "straordinarie". Il riflesso di questa tendenza, già visibile, è uno spostamento di risorse verso interventi di grandi dimensioni, come illustrano i dati per fasce dimensionali.

Nel 2004, infatti, la flessione numerica che complessivamente è di 11 punti percentuali, è tutta da ricondurre alle fasce dimensionali più piccole: sotto la soglia di 516 mila euro il mercato perde 17 punti percentuali in termini di numero e 12 per valore appaltato. Percentuali che diventano molto più sensibili scendendo fino alla classe dei micro. La stessa dinamica nel primo quadrimestre 2005, quando la flessione si estende fino alla classe tra 516 mila euro e un milione. Situazione di crescita invece per le opere più grandi, fatta eccezione per le maxi gare che superano i 15 milioni, che nel 2004 si sono ridotte di 16 unità, ma sono diventate di dimensioni medie ancora più voluminose: 101 milioni contro 70. Nell'anno in corso la tipologia torna a crescere (insieme a tutti i lavori che superano un milione di importo), ed è aumentata ancora la cifra d'affari media delle grandi opere, arrivata a 107 milioni.

Tabella 2.11 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per classi di importo*Importi in milioni di euro*

	2001			2002			2003			2004			Gennaio – Aprile 2004			Gennaio – Aprile 2005		
	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio
Non segnalato	1.110	-	-	1.548	-	-	1.655	-	-	1.833	-	-	729	-	-	790	-	-
da 1 a 0,155	15.050	1.083,72	0,07	16.480	1.201,71	0,07	13.755	1.062,84	0,08	10.539	836,79	0,08	4.304	339,29	0,08	3.168	262,88	0,08
da 0,155 a 0,258	4.474	909,99	0,20	5.094	1.022,98	0,20	5.558	1.119,53	0,20	4.796	968,78	0,20	1.895	383,13	0,20	1.555	312,74	0,20
da 0,258 a 0,516	4.263	1.579,96	0,37	5.219	1.905,63	0,37	5.910	2.165,92	0,37	5.482	2.032,44	0,37	2.074	768,14	0,37	1.868	696,16	0,37
da 0,516 a 1,033	3.140	2.293,55	0,73	3.566	2.610,01	0,73	3.848	2.800,45	0,73	3.973	2.899,82	0,73	1.339	973,93	0,73	1.248	922,10	0,74
da 1,033 a 2,582	1.938	3.050,41	1,57	2.289	3.626,41	1,58	2.591	4.139,31	1,60	2.736	4.318,79	1,58	857	1.336,77	1,56	859	1.373,41	1,60
da 2,582 a 5,165	599	2.172,83	3,63	731	2.648,10	3,62	871	3.111,05	3,57	884	3.145,14	3,56	277	998,28	3,60	295	1.052,26	3,57
da 5,165 a 10,329	213	1.513,24	7,10	279	2.004,14	7,18	331	2.409,64	7,28	345	2.454,85	7,12	106	773,72	7,30	135	980,08	7,26
da 10,329 a 15,494	81	1.007,67	12,44	93	1.176,97	12,66	110	1.423,58	12,94	126	1.572,05	12,48	40	504,61	12,62	42	540,66	12,87
oltre 15,494	140	7.791,82	55,66	170	8.432,55	49,60	232	16.219,61	69,91	216	21.887,86	101,33	63	7.686,63	122,01	80	8.577,54	107,22
Totale	31.008	21.403,19	0,72	35.469	24.628,51	0,73	34.861	34.451,94	1,04	30.930	40.116,51	1,38	11.684	13.764,49	1,26	10.040	14.717,84	1,59

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Tabella 2.12 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per classi di importo

Variazioni percentuali

	2001			2002			2003			2004			Gennaio – Aprile 2004			Gennaio – Aprile 2005		
	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio
Non segnalato	-	-	-	39,5	-	-	6,9	-	-	10,8	-	-	-	-	-	8,4	-	-
da 1 a 0,155	-	-	-	9,5	10,9	1,3	-16,5	-11,6	6,0	-23,4	-21,3	2,8	-	-	-	-26,4	-22,5	5,3
da 0,155 a 0,258	-	-	-	13,9	12,4	-1,3	9,1	9,4	0,3	-13,7	-13,5	0,3	-	-	-	-17,9	-18,4	-0,5
da 0,258 a 0,516	-	-	-	22,4	20,6	-1,5	13,2	13,7	0,4	-7,2	-6,2	1,2	-	-	-	-9,9	-9,4	0,6
da 0,516 a 1,033	-	-	-	13,6	13,8	0,2	7,9	7,3	-0,6	3,2	3,5	0,3	-	-	-	-6,8	-5,3	1,6
da 1,033 a 2,582	-	-	-	18,1	18,9	0,7	13,2	14,1	0,8	5,6	4,3	-1,2	-	-	-	0,2	2,7	2,5
da 2,582 a 5,165	-	-	-	22,0	21,9	-0,1	19,2	17,5	-1,4	1,5	1,1	-0,4	-	-	-	6,5	5,4	-1,0
da 5,165 a 10,329	-	-	-	31,0	32,4	1,1	18,6	20,2	1,3	4,2	1,9	-2,3	-	-	-	27,4	26,7	-0,5
da 10,329 a 15,494	-	-	-	14,8	16,8	1,7	18,3	21,0	2,3	14,5	10,4	-3,6	-	-	-	5,0	7,1	2,0
oltre 15,494	-	-	-	21,4	8,2	-10,9	36,5	92,3	40,9	-6,9	34,9	44,9	-	-	-	27,0	11,6	-12,1
Totale	-	-	-	14,4	15,1	1,4	-1,7	39,9	42,9	-11,3	16,4	32,9	-	-	-	-14,1	6,9	26,6

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Tabella 2.13 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per classi di importo

Composizione percentuale

	2001		2002		2003		2004		Gennaio – Aprile 2004		Gennaio – Aprile 2005	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Non segnalato	3,6	-	4,4	-	4,7	-	5,9	-	6,2	-	7,9	-
da 1 a 0,155	48,5	5,06	46,5	4,9	39,5	3,1	34,1	2,1	36,8	2,5	31,6	1,8
da 0,155 a 0,258	14,4	4,25	14,4	4,2	15,9	3,2	15,5	2,4	16,2	2,8	15,5	2,1
da 0,258 a 0,516	13,7	7,38	14,7	7,7	17,0	6,3	17,7	5,1	17,8	5,6	18,6	4,7
da 0,516 a 1,033	10,1	10,72	10,1	10,6	11,0	8,1	12,8	7,2	11,5	7,1	12,4	6,3
da 1,033 a 2,582	6,3	14,25	6,5	14,7	7,4	12,0	8,8	10,8	7,3	9,7	8,6	9,3
da 2,582 a 5,165	1,9	10,15	2,1	10,8	2,5	9,0	2,9	7,8	2,4	7,3	2,9	7,1
da 5,165 a 10,329	0,7	7,07	0,8	8,1	0,9	7,0	1,1	6,1	0,9	5,6	1,3	6,7
da 10,329 a 15,494	0,3	4,71	0,3	4,8	0,3	4,1	0,4	3,9	0,3	3,7	0,4	3,7
oltre 15,494	0,5	36,40	0,5	34,2	0,7	47,1	0,7	54,6	0,5	55,8	0,8	58,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Anche il comportamento dei **principali committenti di opere pubbliche** riflette la trasformazione colta e accentuata dalla legge obiettivo, tutta concentrata a potenziare, grandi infrastrutture dedicate al trasporto. La domanda di **Ferrovie e ANAS** rappresentava il 16% della spesa per opere pubbliche nel 1999, è passata al 22% nel 2002, al 30% nel 2003 e nel 2004. Senza contare in quest'ultimo caso il valore del Ponte sullo Stretto, al lordo del quale il peso di tutte le imprese vale il 42% del mercato. L'altra tipologia di enti protagonisti del nuovo scenario sono le **aziende speciali**, incaricate, insieme alle imprese, di gestire opere trasportistiche, ma anche di interventi indirizzati alla riorganizzazione del servizio idrico integrato. Nel 2004 la loro spesa è stata di 3,3 miliardi, pari al 38% di quella mandata in gara dall'insieme dei Comuni. Nel 2003 tale rapporto era del 22%, ma lo scarto arriva nel primo quadrimestre del 2005 quando le aziende speciali spendono più dei municipi (5 miliardi contro 3,3).

Da segnalare che nel 2004 le imprese, protagoniste del mercato grazie all'effetto traino esercitato sulla spesa, hanno però ridotto in maniera significativa il numero. In particolare l'ANAS e le concessionarie registrano un -26%; anche per le ferrovie il 2004 segna un -17%, che arriva dopo un 2003 di stabilità. In crescita numerica invece le aziende speciali, che attenuano la flessione generale degli enti territoriali, bloccati dalla scarsa attività dei municipi.

Tabella 2.14 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per committenti

Importi in milioni di euro

	2001		2002		2003		2004		Gennaio – Aprile 2004		Gennaio – Aprile 2005	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
VALORI ASSOLUTI												
Amministrazioni centrali	1.973	2.229,27	2.092	2.185,91	1.721	2.136,19	1.552	1.151,25	710	241,72	596	995,00
Amministrazioni territoriali	25.564	14.554,97	30.092	16.400,42	29.745	21.194,89	26.723	22.087,41	10.005	6.418,04	8.562	12.177,25
Aziende Speciali	1.479	1.925,74	1.309	1.585,87	1.430	1.898,34	1.483	3.267,89	447	466,42	555	4.982,61
Comuni	16.587	5.935,20	20.344	7.062,13	19.656	8.611,76	17.412	8.607,65	6.725	3.003,73	5.489	3.296,94
Imprese a capitale pubblico	3.335	4.542,00	3.099	5.924,71	3.243	11.010,85	2.452	16.733,92	936	7.064,98	835	1.502,55
Ferrovie	589	1.532,83	578	2.114,77	572	3.110,67	473	3.798,95	147	1.025,88	140	719,24
Strade	1.977	2.838,07	1.721	3.267,15	2.004	7.163,13	1.488	7.997,47	581	1.468,00	545	668,06
Altri enti	136	76,95	186	117,48	152	110,00	203	143,93	33	39,75	47	43,05
Totale	31.008	21.403,19	35.469	24.628,51	34.861	34.451,94	30.930	40.116,51	11.684	13.764,49	10.040	14.717,84
VARIAZIONI %												
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Amministrazioni centrali	-	-	6,0	-1,9	-17,7	-2,3	-9,8	-46,1	-	-	-16,1	311,6
Amministrazioni territoriali	-	-	17,7	12,7	-1,2	29,2	-10,2	4,2	-	-	-14,4	89,7
Aziende Speciali	-	-	-11,5	-17,6	9,2	19,7	3,7	72,1	-	-	24,2	968,3
Comuni	-	-	22,7	19,0	-3,4	21,9	-11,4	-0,0	-	-	-18,4	9,8
Imprese a capitale pubblico	-	-	-7,1	30,4	4,6	85,8	-24,4	52,0	-	-	-10,8	-78,7
Ferrovie	-	-	-1,9	38,0	-1,0	47,1	-17,3	22,1	-	-	-4,8	-29,9
Strade	-	-	-12,9	15,1	16,4	119,2	-25,7	11,6	-	-	-6,2	-54,5
Altri enti	-	-	36,8	52,7	-18,3	-6,4	33,6	30,8	-	-	42,4	8,3
Totale	-	-	14,4	15,1	-1,7	39,9	-11,3	16,4	-	-	-14,1	6,9

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

SEGUE

Segue Tabella 2.15 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per committenti

Composizione percentuale

	2001		2002		2003		2004		Gennaio – Aprile 2004		Gennaio – Aprile 2005	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Amministrazioni centrali	6,4	10,4	5,9	8,9	4,9	6,2	5,0	2,9	6,1	1,8	5,9	6,8
Amministrazioni territoriali	82,4	68,0	84,8	66,6	85,3	61,5	86,4	55,1	85,6	46,6	85,3	82,7
Aziende Speciali	4,8	9,0	3,7	6,4	4,1	5,5	4,8	8,1	3,8	3,4	5,5	33,9
Comuni	53,5	27,7	57,4	28,7	56,4	25,0	56,3	21,5	57,6	21,8	54,7	22,4
Imprese a capitale pubblico	10,8	21,2	8,7	24,1	9,3	32,0	7,9	41,7	8,0	51,3	8,3	10,2
Ferrovie	1,9	7,2	1,6	8,6	1,6	9,0	1,5	9,5	1,3	7,5	1,4	4,9
Strade	6,4	13,3	4,9	13,3	5,7	20,8	4,8	19,9	5,0	10,7	5,4	4,5
Altri enti	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3	0,7	0,4	0,3	0,3	0,5	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Interessante anche **l'impatto sul territorio**: fino al 2002 la quota di spesa destinata al nord sfiorava il 50%, poi ha iniziato a ridursi la forbice tra nord e sud, fino ad arrivare al 2004 quando è avvenuto il superamento, con il 46% del valore appaltato nelle regioni del mezzogiorno e "solo" il 36% al nord. Su questa situazione, che ha di fatto permesso di raggiungere l'obiettivo della legge di concentrare il 45% delle risorse al sud, ha avuto un ruolo determinante il maxi appalto per il Ponte sullo Stretto.

Tabella 2.16 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per aree geografiche

Importi in milioni di euro

	2001		2002		2003		2004		Gennaio – Aprile 2004		Gennaio – Aprile 2005	
VALORI ASSOLUTI												
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Nord	13.504	11.934,86	16.074	11.913,21	16.354	15.846,86	13.973	14.491,25	5.409	4.445,04	4.427	5.528,39
Centro	5.038	3.891,82	5.404	4.481,09	5.219	6.317,68	4.884	6.940,40	1.787	1.270,57	1.676	4.049,24
Sud e isole	12.380	5.431,61	13.914	7.504,80	13.073	12.032,69	12.001	18.385,65	4.456	8.024,00	3.911	5.132,68
Non ripartibili	86	144,90	77	729,41	215	254,70	72	299,21	32	24,89	26	7,53
Totale	31.008	21.403,19	35.469	24.628,51	34.861	34.451,94	30.930	40.116,51	11.684	13.764,49	10.040	14.717,84
VARIAZIONI %												
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Nord	-	-	19,0	-0,2	1,7	33,0	-14,6	-8,6	-	-	-18,2	24,4
Centro	-	-	7,3	15,1	-3,4	41,0	-6,4	9,9	-	-	-6,2	218,7
Sud e isole	-	-	12,4	38,2	-6,0	60,3	-8,2	52,8	-	-	-12,2	-36,0
Non ripartibili	-	-	-10,5	403,4	179,2	-65,1	-66,5	17,5	-	-	-18,8	-69,9
Totale	-	-	14,4	15,1	-1,7	39,9	-11,3	16,4	-	-	-14,1	6,9
COMPOSIZIONE %												
	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Nord	43,6	55,8	45,3	48,4	46,9	46,0	45,2	36,1	46,3	32,3	44,1	37,6
Centro	16,2	18,2	15,2	18,2	15,0	18,3	15,8	17,3	15,3	9,2	16,7	27,5
Sud e isole	39,9	25,4	39,2	30,5	37,5	34,9	38,8	45,8	38,1	58,3	39,0	34,9
Non ripartibili	0,3	0,7	0,2	3,0	0,6	0,7	0,2	0,7	0,3	0,2	0,3	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Dal confronto tra due periodi omogenei, demarcati dall'entrata in vigore della legge obiettivo, emerge con maggiore evidenza la trasformazione in atto nel mercato delle opere pubbliche.

I due periodi in questione riguardano i 32 mesi precedenti e quelli successivi al 1 settembre 2002. I risultati che emergono seguono il trend già individuato lo scorso anno, ma con alcune differenze significative.

Tra gennaio 2000 e agosto 2002 i lavori appaltati erano più di 87.000, e dopo la data che segna lo spartiacque la domanda espressa dagli stessi soggetti si è ridotta di oltre mille unità. Allo stesso tempo, il volume di affari è lievitato, passando da 57 miliardi a quasi 100, segnando un +70%, in linea con la crescita evidenziata un anno fa. Una differenza è rappresentata invece dal maggiore contenimento numerico: si è passati da una significativa crescita di 13 punti percentuali, ad una flessione dell'1%, e conseguentemente ad un ulteriore incremento dell'importo medio, passato da 48 a 85 milioni.

Il dato conferma il trend evidenziato dall'analisi condotta sui singoli anni, ma con questo "sguardo" cumulato, appare più chiaro l'impatto della legge obiettivo: il mercato registra una progressiva **polarizzazione su un numero più ridotto di interventi, che diventano sempre più grandi**. E ne risentono i micro lavori: la domanda "ordinaria" nel periodo in questione ha perso quote di mercato, come bene evidenziato dalla contrazione numerica di 26 punti percentuali.

Tabella 2.17 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per classi di importo

Importi in milioni di euro

	VALORI ASSOLUTI						VARIAZIONE %			COMPOSIZIONE %			
	gennaio 2000-agosto 2002			settembre 2002-aprile 2005			numero	importo	Importo medio	gennaio 2000-agosto 2002		settembre 2002-aprile 2005	
	numero	importo	Importo medio	numero	importo	Importo medio				numero	importo	numero	importo
Non segnalato	2.902	-	-	4.937	-	-	70,1	-	-	3,3	-	5,7	-
da 1 a 0,155	43.035	3.078,64	0,07	31.861	2.503,04	0,08	-26,0	-18,7	9,8	49,3	5,4	36,9	2,6
da 0,155 a 0,258	11.862	2.380,07	0,20	13.264	2.676,96	0,20	11,8	12,5	0,6	13,6	4,1	15,4	2,7
da 0,258 a 0,516	12.371	4.495,53	0,36	15.044	5.539,79	0,37	21,6	23,2	1,3	14,2	7,8	17,4	5,7
da 0,516 a 1,033	8.920	6.494,93	0,73	10.274	7.501,98	0,73	15,2	15,5	0,3	10,2	11,3	11,9	7,7
da 1,033 a 2,582	5.261	8.261,18	1,57	6.955	11.067,88	1,59	32,2	34,0	1,3	6,0	14,4	8,0	11,3
da 2,582 a 5,165	1.694	6.102,73	3,60	2.286	8.158,17	3,57	34,9	33,7	-0,9	1,9	10,6	2,6	8,4
da 5,165 a 10,329	624	4.483,11	7,18	893	6.414,91	7,18	43,1	43,1	0,0	0,7	7,8	1,0	6,6
da 10,329 a 15,494	225	2.825,39	12,56	309	3.928,91	12,71	37,3	39,1	1,3	0,3	4,9	0,4	4,0
oltre 15,494	402	19.278,29	47,96	583	49.829,27	85,47	45,0	158,5	78,2	0,5	33,6	0,7	51,0
Totale	87.296	57.399,88	0,68	86.406	97.620,91	1,20	-1,0	70,1	76,2	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Anche in questo caso, il processo che sta trasformando il mercato delle opere pubbliche è leggibile del **maggior dinamismo registrato dai soggetti che gestiscono la rete stradale, autostradale, ferroviaria e tranviaria**: nei due periodi a confronto, infatti, l'ANAS insieme alle società concessionarie, così come tutto il gruppo delle Ferrovie, insieme ad altri soggetti cui compete la rete ferroviaria locale e metropolitana, hanno investito in grandi progetti. La relativa spesa infatti è passata, per le strade da 8,3 a 17 miliardi, per le ferrovie da quasi 4 a 8,7. Dinamica simile per le aziende speciali con un valore appaltato raddoppiato. Per tutti però si segnala – come evidenziato - una contrazione numerica, particolarmente evidente nel settore stradale (-24%). Per i municipi, il prolungarsi del periodo di contenimento numerico, inizia ad esercitare i suoi effetti in questa analisi di lungo periodo: nei 32 mesi analizzati il bilancio rimane ancora positivo, ma si è passati da una crescita 14%, ad una stabilizzazione, destinata a trasformarsi in una flessione a breve termine.

Tabella 2.18 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per committenti

Importi in milioni di euro

	VALORI ASSOLUTI				VARIAZIONE %		COMPOSIZIONE %			
	gennaio 2000-agosto 2002		settembre 2002-aprile 2005		numero	importo	gennaio 2000-agosto 2002		settembre 2002-aprile 2005	
	numero	importo	numero	importo			numero	importo	numero	importo
Amministrazioni centrali	4.884	4.930,96	4.885	4.980,70	0,0	1,0	5,6	8,6	5,7	5,1
Amministrazioni territoriali	72.719	39.331,36	73.675	60.533,36	1,3	53,9	83,3	68,5	85,3	62,0
Aziende Speciali	3.939	5.108,27	3.824	10.843,78	-2,9	112,3	4,5	8,9	4,4	11,1
Comuni	47.682	16.305,49	48.306	22.658,34	1,3	39,0	54,6	28,4	55,9	23,2
Imprese a capitale pubblico	9.150	12.895,21	7.371	31.768,36	-19,4	146,4	10,5	22,5	8,5	32,5
Ferrovie	1.627	3.961,65	1.456	8.658,72	-10,5	118,6	1,9	6,9	1,7	8,9
Strade	5.722	8.284,30	4.378	16.980,87	-23,5	105,0	6,6	14,4	5,1	17,4
Altri enti	543	242,35	475	338,49	-12,5	39,7	0,6	0,4	0,5	0,3
Totale	87.296	57.399,88	86.406	97.620,91	-1,0	70,1	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Infine a livello di macro aree geografiche, si consolida il **maggiore equilibrio tra regioni del nord e quelle del sud**: si è passati da una situazione tutta sbilanciata a favore del settentrione, dove nel periodo pre-legge obiettivo si concentrava più della metà della spesa complessiva per opere pubbliche, ad una ripartizione più equilibrata: 41% alle otto regioni del nord, 39% ad altrettante regioni nel mezzogiorno, e il rimanente 19% alle quattro centrali.

Tabella 2.19 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per aree geografiche

Importi in milioni di euro

	VALORI ASSOLUTI				VARIAZIONE %		COMPOSIZIONE %			
	gennaio 2000-agosto 2002		settembre 2002-aprile 2005		numero	importo	gennaio 2000-agosto 2002		settembre 2002-aprile 2005	
	numero	importo	numero	importo			numero	importo	numero	importo
Nord	38.964	28.905,52	39.424	40.126,12	1,2	38,8	44,6	50,4	45,6	41,1
Centro	13.650	10.622,01	13.467	18.640,38	-1,3	75,5	15,6	18,5	15,6	19,1
Sud e isole	34.500	17.028,86	33.189	38.091,69	-3,8	123,7	39,5	29,7	38,4	39,0
Non ripartibili	182	843,48	326	762,72	79,1	-9,6	0,2	1,5	0,4	0,8
Totale	87.296	57.399,88	86.406	97.620,91	-1,0	70,1	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

Per leggere l'effetto puntuale della Legge Obiettivo in termini di gare d'appalto, è utile mettere in relazione l'universo dei bandi di gara per opere pubbliche con quelle riferite ai progetti ex legge obiettivo. Da gennaio 2003 ad aprile 2005 sono stati censiti 65 bandi per opere di cui al programma strategico, per un importo complessivo di 12,5 miliardi di euro. Valori che corrispondono allo 0,1% nel numero e al 14% della spesa totale per opere pubbliche.

Siamo dunque ancora su livelli molto contenuti, per cui appare confermata l'interpretazione di un anno fa, quando si affermava che la legge obiettivo ha – per ora - esercitato un **effetto di trascinamento sul mercato**, condizionando le dinamiche complessive (opere sempre più grandi, con una particolare attenzione al sud e ai trasporti), dinamiche che per molti versi già stavano conducendo il mercato verso l'assetto attuale.

Inoltre puntualizzando l'analisi per i diversi periodi, emerge come la situazione sia sostanzialmente stabile: nel 2003 le gare "legge obiettivo" erano 56 e valevano 6,9 miliardi, cioè lo 0,2% del numero complessivo e il 20% del valore; nel 2004 con 55 bandi e 11,7 miliardi, viene confermato lo stesso peso numerico, a fronte di un aumento dell'incidenza della spesa, da ricondurre in gran parte al valore record del Ponte. Infine nell'arco dei primi quattro mesi del 2005, sono state individuate 8 gare, per una cifra d'affari di 3,2 miliardi, che rappresentano un ridimensionamento rispetto alla rappresentatività conquistata a fine 2004: 0,1% in termini numerici e 22% per valore.

Tabella 2.20 - Appalti in OO.PP. - 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	34.861	34.451,94	1,04	56	6.883,31	122,92	0,2%	20,0%
2004	30.930	40.116,51	1,38	55	11.684,44	212,44	0,2%	29,1%
Gennaio - Aprile 2005	10.040	14.717,84	1,59	8	3.228,06	403,51	0,1%	21,9%
Totale	75.831	89.286,29	1,25	65	12.531,00	192,78	0,1%	14,0%

Fonte: Cresme Europa Servizi su fonti varie

Una nuova chiave interpretativa del mercato arriva dall'informazione sulle **gare che sono arrivate al contratto**. Si tratta dell'insieme delle opere bandite tra settembre 2002 e aprile 2005, e che nello stesso periodo risultano aggiudicate. Si tratta di un'informazione significativa, poiché così come i bandi di gara rappresentano una "domanda potenziale", che esplicherà risultati in termini di investimenti in tempi incerti (è assai frequente il caso delle gare che vanno deserte o risultano annullate, per le quali la fase di gara subisce diversi tentativi), l'informazione sull'avvenuta aggiudicazione è più vicina al concetto di effettiva esecuzione dei lavori. Rispetto al dato sulle aggiudicazioni dunque, si può parlare di un mercato "reale" delle opere pubbliche, poiché in tempi certi, o almeno più certi di quanto indicato dal dato sugli appalti, generano flussi di spesa.

Su un numero complessivo di oltre 86.000 gare promosse nei 32 mesi successivi all'entrata in vigore della legge obiettivo, il 40% risulta avere concluso l'iter di gara. Significative le differenze per le varie classi dimensionali: per gli interventi medi, tra 516 mila euro e 5 milioni, la percentuale di "successo" supera il 60%, con il picco del 65% per le opere tra 1 e 2,6 milioni. Superiore alla media ma inferiore al 60%, la percentuale per i tagli più grandi. Interessante il dato sulle grandi opere per le quali, se pure non è raggiunta la quota del 65%, il tasso supera il 50%, e tocca il 59% per le opere tra 10 e 15 milioni. Quindi **per opere più complesse, e per le quali sono spesso utilizzate procedure ristrette, il tasso di aggiudicazione in tempi ristretti è alto**: è forse proprio qui che risulta riscontrabile un effetto di accelerazione può essere interamente riportato alla introduzione della nuova legislazione speciale.

Solo per inciso, il tasso più basso di trasformazione di bando in esito, si riscontra per i tagli più piccoli. Se questo dato potrebbe apparire in contraddizione rispetto alla natura più semplice di opere di dimensioni più modeste, e per le quali dunque l'iter dovrebbe procedere in tempi più veloci, si deve però considerare la minore "propensione" alla pubblicazione dei risultati di gara rispetto alle modalità in essere per i bandi. Infatti, è molto recente l'adozione, da parte di alcuni committenti, di formule di pubblicità telematica anche dei risultati di gara, procedura che per quanto riguarda invece i bandi è ormai assai diffusa e organizzata.

Anche a livello dei vari committenti la situazione si presenta variabile, e forse l'informazione è anche più interessante. Infatti, emerge come la più alta percentuale riguarda le imprese: nel complesso su un numero totale di oltre 7.300 opere appaltate in quasi tre anni, oltre il 50% risulta aggiudicato, e per le strade la quota raggiunge il 64%. Alta anche per le Ferrovie, per le quali dopo 32 mesi risulta concluso l'iter di gara in 813 casi, su 1.400 opere appaltate.

Per i municipi invece, per gli enti territoriali in generale, la percentuale è molto più bassa: 36% per i primi, 39% per tutto il gruppo, all'interno del quale si distinguono le aziende speciali, con una percentuale in linea con quella delle imprese (53%).

Tabella 2.21 - Appalti in OO.PP. - Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per committenti

Settembre 2002-Aprile 2005						
	Gare promosse		Gare aggiudicate		Rapporto mercato reale/potenziale	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Amministrazioni centrali	4.885	4.980,70	1.143	2.400,24	23,4	48,2
Amministrazioni territoriali	73.675	60.533,36	28.933	28.166,18	39,3	46,5
Aziende Speciali	3.824	10.843,78	2.015	3.458,10	52,7	31,9
Comuni	48.306	22.658,34	17.224	11.699,59	35,7	51,6
Imprese a capitale pubblico	7.371	31.768,36	3.965	15.420,83	53,8	48,5
Ferrovie	1.456	8.658,72	810	4.757,41	55,6	54,9
Strade	4.378	16.980,87	2.788	10.028,47	63,7	59,1
Altri enti	475	338,49	140	119,75	29,5	35,4
Totale	86.406	97.620,91	34.181	46.107,00	39,6	47,2

Fonte: CRESME Europa Servizi su fonti varie

2.4 Le opere con Delibera CIPE

2.4.1 L'attività del CIPE

Il meccanismo della legge obiettivo affida al CIPE un ruolo determinante. E' soprattutto attraverso le sue deliberazioni che è possibile monitorare con precisione lo stato di avanzamento del programma e delle singole opere.

Il primo elemento da segnalare riguarda l'attività dedicata dal Comitato al programma delle infrastrutture strategiche. Dal 2002 ad oggi (30 aprile 2005) sono state 96 le Delibere che hanno riguardato opere che rientrano nella legge obiettivo.

Come si evidenzia nella tabella seguente l'attività è andata aumentando di anno in anno. Nel corso del 2004 il CIPE ha prodotto un numero di delibere leggermente superiore a quelle del biennio precedente: 44 contro le 42 del 2002 – 2003.

Dal maggio del 2004, ovvero dopo la stesura del precedente Rapporto, il CIPE ha deliberato 52 volte, a dimostrazione di un'accelerazione e di un'intensificazione della propria attività sul programma.

Tabella 2.22 - L'attività deliberativa del CIPE - Ottobre 2002 – Aprile 2005

Anno	N. Delibere
2002	16
2003	26
2004	44 (2*)
2005	10*
TOTALE	96

Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

* entro il 30 aprile

Prendendo come riferimento la classificazione delle Delibera 121 del 2001, un quarto circa delle opere deliberate riguarda gli schemi idrici del Mezzogiorno: 20 opere, pari al 23,3% del totale programma. Rilevante anche la quota di opere che rientrano nei sistemi urbani (17,4% del totale). Del resto gli ambiti che registrano un numero rilevante di opere da realizzare sono proprio gli schemi idrici (73), i sistemi urbani (29), seguiti dal corridoio plurimodale padano (25), dai corridoi trasversale e dorsale appenninica (23) e plurimodale tirrenico – Nord Europa (17).

Complessivamente le opere deliberate dal CIPE che rientrano nei tre corridoi rappresentano insieme il 32,6% del totale.

E se l'attività del CIPE – come si è detto – costituisce un buon indicatore dello stato di avanzamento, allora è possibile fare un piccolo bilancio prendendo in considerazione le macro opere.

Sul piano della quantità delle opere per le quali il CIPE ha preso una specifica determinazione fotografandone lo stato di attuazione e in molti casi attivando le risorse necessarie per un avanzamento del processo di realizzazione, il quadro per macro opera evidenzia significative differenze.

Così a fronte del completamento di una delle opere incluse nel piano di sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale, risultano "partite" il Mose, il Ponte sullo Stretto, la Piastra logistica della Sardegna; mentre registrano una buona percentuale di "attivazione" il corridoio plurimodale tirrenico Nord Europa con l'82% delle opere (14 su 17 previste), i sistemi urbani (15 su 29), gli hub portuali (7 su 14) e il sistema valichi (2 su 4) con un 50%.

E' utile, a questo punto, puntualizzare di nuovo (vedi anche il paragrafo 2.2) che il concetto di "stato di attuazione del programma" è abbastanza complesso, necessariamente convenzionale e difficilmente riassumibile in un dato percentuale.

Pertanto, quelle che si riportano di seguito sono delle mere rilevazioni percentuali, utili per una comparazione di massima sull'avanzamento del programma articolato nelle sue varie componenti.

Analogamente, il riferimento al valore delle opere (che di seguito viene adoperato), non può essere correlato ad una stima di fabbisogni finanziari. Tale aspetto è stato chiarito anche nel paragrafo 2.1.1 e viene ulteriormente dettagliato nel

Capitolo terzo del Rapporto. Il valore delle opere, qui come in altre parti del Rapporto, è un criterio che serve prevalentemente a rendere più concreta la “fotografia” sul perimetro complessivo del programma e sul progressivo stato di attuazione delle *varie componenti* del programma. Esso rappresenta un dato utilizzabile a fini di comparazione interna, più che in termini assoluti.

Spostandosi, infatti, dal *numero* delle opere al loro *valore*, anche il quadro dell’attività del CIPE muta (a causa del rilievo assunto dalle opere di maggiore rilevanza e costo, dal Mose al Ponte sullo Stretto, ai 2 valichi del Frejus e del Brennero).

Fatto 100 il valore complessivo delle opere con delibera CIPE l’impegno maggiore si registra tra le opere del Corridoio plurimodale tirrenico – Nord Europa con circa 13.000 Meuro, pari al 24,5% del totale opere deliberate. Un valore che comunque rappresenta soltanto poco più del 17% del valore complessivo previsto. Sul piano del valore, del resto, i Corridoi si attestano tra il 15 e il 20% del totale previsto, ad eccezione della dorsale centrale, con una sola opera deliberata e 295 Meuro, pari allo 0,8% e della dorsale appenninica con 6 opere su 23, per un valore di 3.342 Meuro su 36.000 che corrispondono a poco più del 9%.

Tra gli altri sistemi infrastrutturali considerati strategici va segnalata la quota dei sistemi urbani superiore al 15% del totale del valore deliberato che rappresenta oltre il 35% del costo complessivo delle opere previste. Anche gli hub registrano un interessante stato di avanzamento sul piano dell’attivazione delle risorse oscillante tra il 16 e il 23% del totale previsto a seconda che si tratta di porti, aeroporti o allacciamenti.

Tabella 2.23 – Opere strategiche con Delibera di Attuazione al 30 Aprile 2005. Totali e incidenza percentuale opere deliberate sul programma complessivo – per macro opera

	Macro opera	Numero opere			Costo (Meuro)		
		Tot.	Deliberate	Incidenza % Deliberate/Totali	Totale	Deliberate	Incidenza % Deliberate/Totali
1	SISTEMA VALICHI	4	2	50,0%	8.587	4.828	56,2%
2	CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO	25	8	32,0%	53.755	8.032	14,9%
3	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO	3	1	33,3%	5.767	1.833	31,8%
4	CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA	17	13	76,5%	74.005	12.128	16,4%
5	CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO	11	3	27,3%	2.065	402	19,5%
6	CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE	9	1	11,1%	35.778	285	0,8%
7	PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	2	1	50,0%	4.132	4.132	100,0%
8	PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	2	1	50,0%	6.404	6.099	95,2%
9	CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA	23	7	30,4%	36.007	4.134	11,5%
10	SISTEMI URBANI	29	15	51,7%	23.192	8.172	35,2%
11	PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	2	1	50,0%	2.282	133	5,8%
12	HUB PORTUALI	12	3	25,0%	3.879	902	23,3%
13	HUB INTERPORTUALI	14	7	50,0%	1.976	316	16,0%
14	ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	5	1	20,0%	1.350	307	22,7%
15	SCHEMI IDRICI	73	20	27,4%	4.641	957	20,6%
16	SVILUPPO DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE	2	2	100,0%	65	65	100,0%
17	PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	0	0	0,0%	0	0	0,0%
No	Piano straordinario messa in sicurezza edifici scolastici (Art. 3 co. 91 L. 350/03)	1	0	0,0%	194	0	0,0%
No	Efficienza di sedi di istituzioni e di opere di rilevanza culturale transnazionale (Art.4 co. 151 L. 350/03)	1	0	0,0%	250	0	0,0%
	TOTALE	235	86	36,6%	264.328	52.724	19,9%

Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

2.4.2 La distribuzione sul territorio

Se guardiamo alla distribuzione e all'impatto che le opere con delibera di attuazione determinano sul territorio, la situazione premia sul piano del numero il Mezzogiorno dove si concentra il 51% del totale delle opere, 44 su 86. Circa un terzo invece riguarda il Nord e il rimanente 15% riguarda le regioni centrali del Paese.

In termini di valore, invece, il 52% si concentra al Nord, il 27% nel Mezzogiorno e poco meno del 20% al Centro.

Tabella 2.24 - Opere strategiche con Delibera di attuazione al 30 aprile 2005. Distribuzione per regione e area territoriale

	NUMERO		COSTO (Meuro)	
	VA	%	VA	%
Piemonte	2	2,3	2.365,4	4,5
Valle d'Aosta	0	0,0	0,0	0,0
Lombardia (1)	13	15,1	9.728,2	18,5
Liguria (2)	4	4,7	5.755,9	10,9
Trentino Alto Adige	1	1,2	2.550,0	4,8
Veneto	2	2,3	4.881,7	9,3
Friuli Venezia Giulia (3)	2	2,3	1.018,9	1,9
Emilia Romagna	4	4,7	1.138,5	2,2
Toscana	0	0,0	0,0	0,0
Umbria	3	3,5	307,9	0,6
Marche (4)	1	1,2	2.156,7	4,1
Lazio	9	10,5	7.904,3	15,0
Abruzzo	1	1,2	36,8	0,1
Molise	3	3,5	196,3	0,4
Campania	10	11,6	2.257,1	4,3
Puglia	5	5,8	606,8	1,2
Basilicata	7	8,1	190,7	0,4
Calabria	5	5,8	2.818,9	5,3
Sicilia (5)	8	9,3	7.842,9	14,9
Sardegna	5	5,8	356,8	0,7
Non ripartibili (6)	1	1,2	609,8	1,2
TOTALE	86	100,0	52.723,6	100,0
NORD	28	32,6	27.438,6	52,0
CENTRO	13	15,1	10.368,9	19,7
MEZZOGIORNO	44	51,2	14.306,3	27,1

Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

(1): Compresi i collegamenti: AV Milano-Verona, che coinvolge anche il territorio Veneto, e il Racordo autostradale A15-A22, che coinvolge il Veneto e l'Emilia Romagna

(2): Compreso il Terzo Valico dei Giovi che coinvolge anche il territorio del Piemonte

(3): *Compreso l'ampliamento dell'autostrada A4 Quarto d'Altino-Villesse che coinvolge anche il territorio Veneto*

(4): *Compreso il Quadrilatero Marche-Umbria coinvolge anche il territorio dell'Umbria*

(5): *Compreso il Ponte sullo Stretto che coinvolge anche il territorio della Calabria*

(6): *Programma Grandi Stazioni*

Il maggior numero di opere si concentra in Lombardia (13, pari al 15%), seguita dalla Campania, dal Lazio e dalla Sicilia. Come concentrazione delle risorse la classifica conferma il primato della Lombardia con il 18,5%, seguita da Lazio e Sicilia con il 15%. Al quarto posto la Liguria con quasi l'11%.

2.4.3 Lo stato di attuazione

Il rapporto di quest'anno costituisce per quanto riguarda le opere con delibera CIPE un vero e proprio monitoraggio con il quale si fotografa opera per opera lo stato di attuazione effettivo del programma.

In 85 schede ¹¹ - che costituiscono un volume a se - è possibile disporre di uno strumento puntuale di dettaglio, nel quale sono raccolte notizie e informazioni all'interno della ricostruzione del percorso deliberativo, ma anche attuativo di ciascuna opera.

In questa sezione del rapporto si provvederà a delineare il quadro di insieme e a definire lo stato di avanzamento delle diverse macro opere a cui si affiancherà qualche riflessione alla luce della diversa impostazione proposta nell'ultimo DPEF 2005 – 2008.

Guardando al numero delle opere con delibera CIPE emerge come più della metà di esse si trovi ancora in una fase di progettazione e precisamente 39,5% (34 opere su 86) allo stadio preliminare e un altro 15% a quello definitivo, per un totale del 55%.

Sono attualmente in gara 10 opere pari a poco meno del 12% del totale, mentre circa un terzo ha raggiunto la fase contrattuale. Tra queste vanno annoverate anche tre delle opere di maggiore consistenza finanziaria come la tratta dell'Alta Velocità Milano – Verona, il terzo valico dei Giovi e il Mose, per un valore di circa 14.000 Meuro, pari al 62% del totale del valore delle opere con contratto.

Complessivamente le opere in fase di affidamento dei lavori assorbono circa il 66% del totale delle risorse stimate come necessarie per la realizzazione di tutte le 86 opere con delibera CIPE.

¹¹ Il progetto integrato per il "Completamento corridoio tirrenico meridionale A12 – Appia e bretella autostradale Cisterna – Valmontone costituiscono due opere collegate e per questo oggetto di un'unica scheda (la n.18).

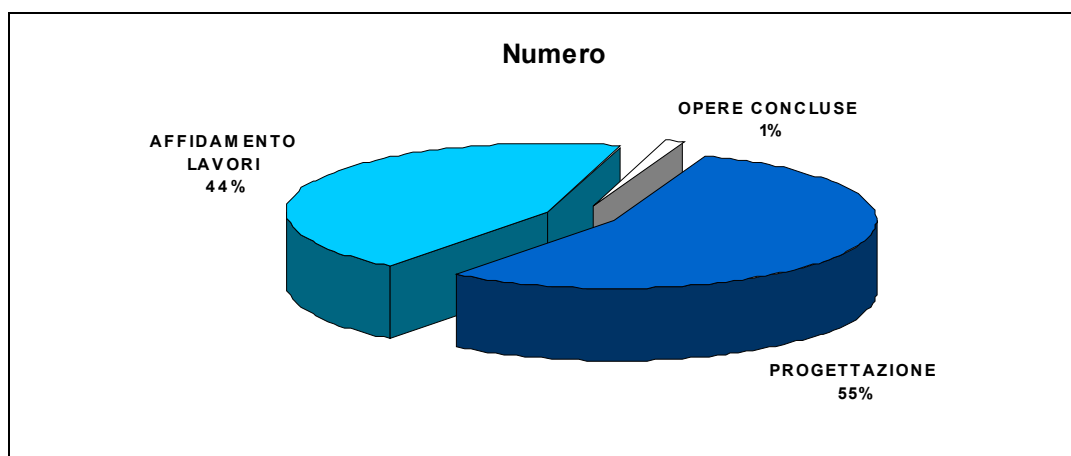
Tabella 2.25 - Opere strategiche con Delibera di attuazione al 30 aprile 2005. Stato di attuazione

	NUMERO		COSTO (Meuro)	
	VA	%	VA	%
SDF	-	-	-	-
PP	34	39,5	16.484,3	31,3
PD	13	15,1	1.529,1	2,9
PE	-	-	-	-
TOTALE PROGETTAZIONE	47	54,7	18.013,4	34,2
SELEZIONE DI PROPOSTE IN PF	-	-	-	-
OPERE IN GARA	10	11,6	12.031,0	22,8
OPERE CON CONTRATTO PER LA REALIZZAZIONE *	28	32,6	22.656,2	43,0
TOTALE AFFIDAMENTO LAVORI	38	44,2	34.687,2	65,8
OPERE CONCLUSE	1	1,2	23,0	0,0
TOTALE	86	100,0	52.723,6	100,0

Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

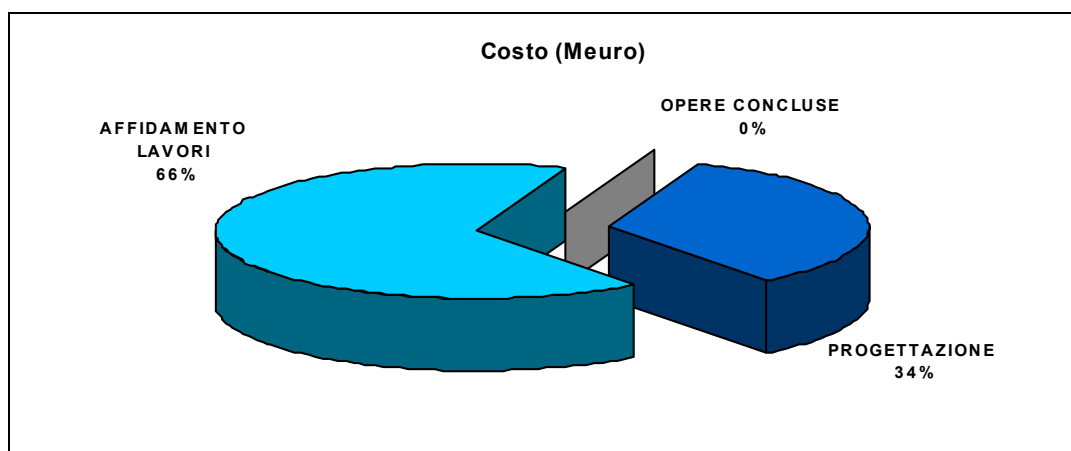
(*): sono compresi anche i contratti per l'AV Milano-Verona (5,104 Mld) e Terzo Valico dei Giovi (4,719 Mld) e il MO.S.E (4,1 Mld) a cui corrisponde un valore complessivo di 13,9 Mld (62% delle opere con contratto per la realizzazione)

Grafico 2.4a – Opere strategiche con Delibera di attuazione al 30 aprile 2005. Distribuzione per numero a seconda dell'attuale stato di attuazione



Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

Grafico 2.4b – Opere strategiche con Delibera di attuazione al 30 aprile 2005. Distribuzione rispetto al costo a seconda dell'attuale stato di attuazione



Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

2.4.4 Strade, ferrovie e altro

Delle 86 opere con delibera CIPE ben 51, pari a poco meno del 60% sono opere viarie o ferroviarie, comprese le metropolitane. E tutte queste opere rappresentano in termini di risorse investite previste poco meno dell'87% del totale del valore complessivo delle opere deliberate: 45.724 su 52.724 Meuro.

Tabella 2.26 - Opere strategiche con Delibera di attuazione al 30 aprile 2005. Distribuzione per tipologia di opera

TIPOLOGIA		NUMERO		COSTO (Meuro)	
		VA	%	VA	%
S	Rete stradale *	29	33,7	22.242	42,2
F	Rete ferroviaria	11	12,8	17.138	32,5
M	Ferrovie metropolitane	11	12,8	6.344	12,0
Z	Altre opere **	10	11,6	5.034	9,5
P	Opera portuale	4	4,7	963	1,8
I	Rete idrica	19	22,1	937	1,8
E	Rete elettrica	2	2,3	65	0,1
A	Opera aeroportuale	0	-	0	-
T	Telecomunicazioni	0	-	0	-
TOTALE		86	100,0	52.724	100,0

Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

*: Compreso il Ponte sullo Stretto di Messina (collegamento stradale e ferroviario)

** : Compresi: MO.S.E., Programma grandi stazioni, Interporti e Risanamento sottosuolo di Napoli

Le numerose opere idriche (19 pari al 22% del totale) rappresentano in valore meno del 2%, mentre sono inserite nei programmi CIPE alcuni interventi ambientali significativi come il Mose e il Risanamento del sottosuolo di Napoli, accanto

ad alcune grandi riqualificazioni come il programma per le grandi stazioni. Un insieme variegato di opere che rappresenta intorno al 10% del valore complessivo e poco più dell'11% come numero di opere.

2.4.5 Tempi, risorse e costi

Dal monitoraggio delle opere con delibera è possibile ricavare anche qualche indicazione sui tempi di realizzazione, un dato particolarmente rilevante anche alla luce della analisi contenuta nel DPEF 2005 – 2008 dove si sottolinea l'importanza di guardare al programma delle infrastrutture strategiche non tanto alla singola opera, ma al suo insieme e ancora di più **per sistemi e per corridoi**, in un'ottica di forte integrazione con i programmi infrastrutturali europei.

La complessità dei programmi e la forte integrazione che va perseguita tra opere diverse, privilegia soprattutto i due grandi corridoi europei 1 e 5 - quello "verticale" che va ad unire Palermo con Berlino e quello "orizzontale" che unisce Lione con Kiev e attraversa trasversalmente tutto il Nord Italia – una forte intermodalità che coinvolge opere urbane, strade, ferrovie, ma anche allacci e collegamenti necessari a garantire l'interscambio e la funzionalità in aree ampie, emerge del resto proprio da un approccio di questo tipo.

La distribuzione delle opere con delibera a seconda dell'anno di ultimazione previsto evidenzia alcuni blocchi di opere. Nei prossimi due anni e mezzo più di un terzo delle opere (35%) verrà ultimato. Si tratta, come si vede dalla **tabella 2.27**, di opere di importo contenuto, sistemazioni idriche e opere di trasporto soprattutto urbano, dal GRA di Roma alla metropolitana di Napoli. Opere che complessivamente assorbono meno dell'8% del totale indicato per l'insieme delle opere.

Il programma assume una maggiore rilevanza in termini di risorse a partire dal 2008 – 2009, dove un altro 35% di opere dovrebbe essere portato a compimento. Su queste previsioni va ad impattare l'incognita legata alla fase progettuale in cui molte di esse si trovano che potrebbero determinare slittamenti o aggiustamenti di tiro. E comunque in termini di valore siamo di fronte a un programma di circa 14.000 Meuro complessivi pari al 33% del totale delle risorse previste per l'insieme delle opere deliberate.

E' dal 2010 che alcune delle opere più significative inizieranno ad entrare in dirittura di arrivo contribuendo a far fare quel salto di qualità alla capacità competitiva e in termini di maggiore efficacia della mobilità che è l'obiettivo principale del programma.

Tabella 2.27 - Opere strategiche con Delibera di attuazione al 30 aprile 2005. Distribuzione per anno ultimazione prevista

ANNO ULTIMAZIONE LAVORI	NUMERO		COSTO (Meuro)	
	VA	%	VA	%
2005	5	5,8	461	0,9
2006	8	9,3	2.157	4,1
2007	17	19,8	1.423	2,7
2008	17	19,8	5.357	10,2
2009	14	16,3	5.965	11,3
2010 e oltre	18	20,9	35.503	67,3
ND	7	8,1	1.859	3,5
TOTALE	86	100,0	52.724	100,0

Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

Un'osservazione che diventa ancora più chiara se consideriamo le opere nella logica dei corridoi. Partiamo dal Corridoio dei 2 Mari le cui opere deliberate, nell'area genovese e ligure, saranno completate tra il 2011 e il 2014. Per quanto riguarda il Corridoio 5, che coinvolge una decina di opere che vanno dal sistema urbano di Milano al Mose, dal collegamento ferroviario Torino Lione alle ferrovie tra Piemonte e Lombardia fino al Passante di Mestre, siamo di fronte ad un mosaico, ad un procedere per pezzi, così che nel 2008 si potrà disporre di tratte più efficaci, anche molto importanti come appunto il Passante di Mestre, sarà stata migliorata la viabilità di Milano, ma per il completamento si dovrà aspettare almeno fino al 2016 data prevista per il collegamento ferroviario Torino Lione.

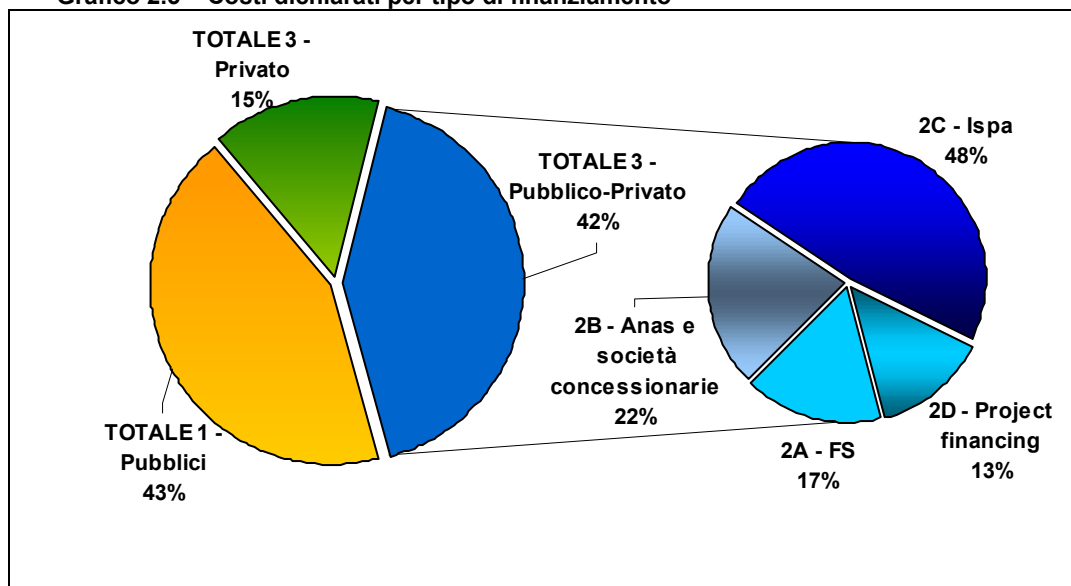
Ancora più complessa appare la situazione del Corridoio 1 dove vanno ad impattare opere molto rilevanti come il Ponte o il completamento della Salerno Reggio Calabria, una miriade di tratte ferroviarie, stradali e autostradali, di differente importanza e valore che coinvolgono una decina di Regioni, con tempi di realizzazione previsti che vanno dal 2008 al 2016.

Per quanto riguarda poi la questione finanziaria e delle risorse si rimanda all'analisi più dettagliata del prossimo capitolo. Qui ci si limiterà ad alcune osservazioni generali di sintesi.

Il quadro che emerge per quanto riguarda le opere con delibera CIPE può essere riassunto in pochi numeri: il valore delle 86 opere è stimato dal CIPE in 52.724 Meuro; esistono stanziamenti e impieghi per 21.177 Meuro che determinano un fabbisogno residuo di 31.546 Meuro.

Interessante è la suddivisione tra le diverse tipologie di finanziamento sia pubbliche che private.

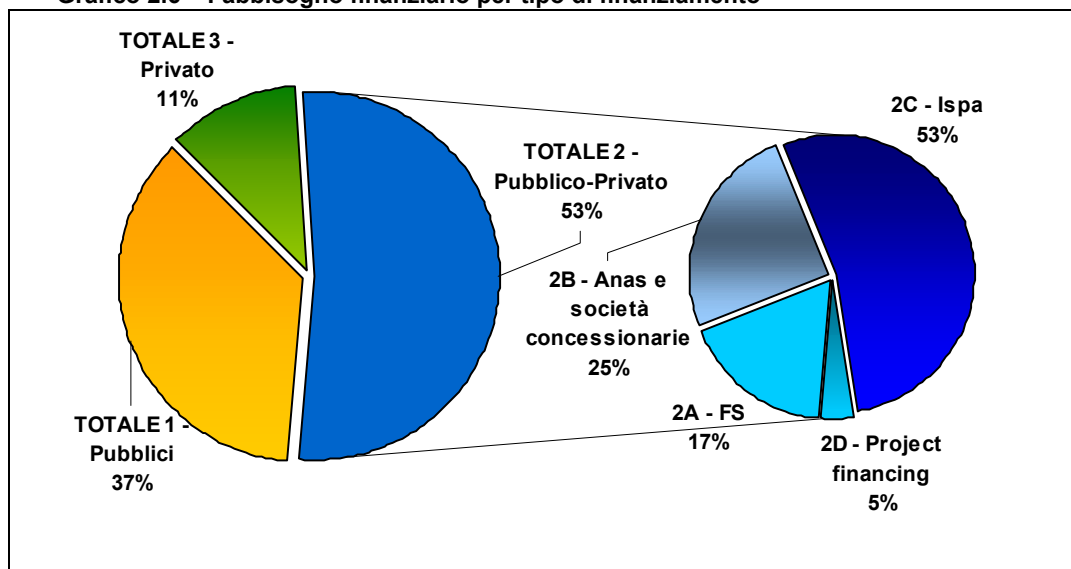
Grafico 2.5 – Costi dichiarati per tipo di finanziamento



Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

Sul costo finale le risorse pubbliche incidono per il 43% a cui vanno sommati i finanziamenti “indiretti” provenienti dalle Ferrovie (7%) dai diversi gestori della rete autostradale e stradale, tra cui figura l’Anas (9%), il contributo dell’ISPA (20%), per altri 36%, pari a poco meno dell’80%. Investimenti in Project Financing e contributi privati diversi sono previsti per il restante 20,8%.

Grafico 2.6 – Fabbisogno finanziario per tipo di finanziamento



Fonte: Elaborazione Cresme Europa Servizi su dati CIPE

Per quanto riguarda il fabbisogno residuo, oltre la metà (52,6) delle risorse dovrà provenire da contributi in cui il finanziamento pubblico si intreccia con quel-

lo privato: un 28% pari a poco meno di 9.000 Meuro dall'ISPA, oltre 4.000 Meuro dalle concessionarie e poco meno di 3.000 dalle Ferrovie. Irrilevante invece la quota del Project Financing (2%). Il contributo interamente pubblico si riduce al 36%. Si tratta comunque di oltre 11.000 Meuro da reperire. Marginale il contributo del finanziamento privato circa 3.600 Meuro pari all'11,4% del totale del fabbisogno residuo.

CAPITOLO TERZO

COSTI, FINANZIAMENTI E FABBISOGNI RESIDUI

In questo capitolo vengono trattati gli aspetti finanziari del programma, con la finalità principale di ricavare - dall'esperienza di attuazione finora realizzata - stime orientative dei fabbisogni residui (secondo il mandato dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione).

Una prima precisazione riguarda le fonti utilizzate: l'analisi fa riferimento a dati e informazioni deducibili da fonti ufficiali, disponibili al **30 aprile 2005**. Nei casi in cui la data di riferimento sia diversa, ciò viene sempre indicato espressamente.

Come specificato, le fonti sono diverse e utilizzano metodi e parametri diversi, che le rendono raramente confrontabili.

Il presente capitolo ha quindi la (modesta) finalità di guidare la lettura di tali fonti¹², aiutando il lettore ad orientarsi nella complessità dei dati e dei rilevamenti, più che l'ambizione di fornire un quadro coerente di tutte le variabili in campo.

Occorre premettere, poi, un secondo elemento: a parte alcuni dati generali ricapitolati nella parte iniziale, l'analisi degli aspetti finanziari è stata circoscritta, in questo capitolo, alle sole **opere per le quali vi sia stata una deliberazione da parte del CIPE**. Ciò risponde ad una precisa scelta metodologica. Il programma delle infrastrutture strategiche nel suo complesso è infatti venuto assumendo, nei tre anni che possiamo considerare quale arco temporale di attuazione, non solo una dimensione molto vasta (vedi *Tabella sullo stato degli interventi*, Vol. 2), ma soprattutto un carattere di forte disomogeneità. Tale disomogeneità non necessariamente contrasta con le finalità generali della legge (fra le quali rientra anche la individuazione di massima di un "paniere" di opere alle quali viene assegnata dagli organi politici competenti un carattere di strategicità), ma non consente di sviluppare analisi realistiche sui costi e sui fabbisogni residui per l'attuazione *dell'intero programma*, almeno finché non verrà prodotto un ordine di priorità, in base al quale articolare il complesso degli interventi inseriti.

Infatti, fanno comunque parte del programma (e così deve essere secondo la legge) opere di ben diverso impatto¹³, ai più diversi stadi progettuali (che, fra l'altro, condizionano il livello di attendibilità della stima del valore complessivo del programma), con problematiche di finanziamento non comparabili (com'è noto, in alcuni casi i fabbisogni possono anche essere pari a zero, in quanto l'intervento è

¹² Particolarmente arduo è risultato il confronto dei dati forniti dalla Corte dei Conti, di cui comunque si tenta di dare una sintesi.

¹³ Sia finanziario, sia sociale e territoriale. Ciò deriva dalle stesse procedure di formazione del programma, che prevedono una complessa negoziazione con le Regioni: la definizione di strategicità non compete - com'è noto - ad un soggetto unico. Pertanto, sembra alquanto realistico ipotizzare che diverse opere siano state inserite solo per ottenere l'assenso della Regione interessata. Ma, finché non verrà definito ed esplicitato un ordine di priorità, l'intero programma deve essere considerato alla stregua di un mero documento di massima, soprattutto ai fini della possibilità dei singoli interventi di accedere a quote dei finanziamenti aggiuntivi.

già finanziato ovvero è inserito nel programma a soli fini procedurali). Quindi, complessivamente, è parsa un'operazione poco significativa e di scarso interesse collocare su una scala unidimensionale tutte le opere previste dal programma, e vano (allo stato attuale di definizione del programma stesso) il tentativo di stimare, distribuendoli nel tempo, gli investimenti programmati e le previsioni di cassa corrispondenti.

Restringere, invece, il campo di riferimento alle sole opere che siano state oggetto di una delibera CIPE riduce in qualche modo il carattere di disomogeneità, sotto almeno tre profili:

- l'intervento ha già assunto – sul piano oggettivo – un carattere di priorità rispetto agli altri riportati nei soli documenti di programmazione generale (allegati ai DPEF);
- l'intervento ha (di norma) una maturazione progettuale che rende la stima dei costi più realistica;
- l'intervento è dotato di una documentazione più accurata.

Il capitolo è organizzato in cinque paragrafi, relativi ai seguenti aspetti:

1. il quadro delle risorse disponibili per finanziare il programma di investimenti, con particolare riferimento alle “risorse aggiuntive”;
2. gli impieghi delle fonti di finanziamento rilevate, distinti rispettivamente a seconda de: l'approvazione dell'intervento e del suo costo, la concessione del finanziamento da parte del Cipe, l'assunzione di impegni di spesa sul bilancio dello Stato;
3. le modalità di finanziamento della legge ed in particolare il rapporto tra finanziamenti pubblici e privati e cosa possa intendersi (convenzionalmente) per finanziamento “pubblico”;
4. una ipotesi di articolazione dei finanziamenti per tipologia;
5. il fabbisogno finanziario e le previsioni di copertura finanziaria.

Infine, si riportano brevi considerazioni conclusive.

3.1. Risorse finanziarie complessive e risorse aggiuntive

Com'è noto, non esiste un'unica fonte di finanziamento delle opere inserite nel programma. Le risorse possono arrivare da poste di bilancio già esistenti, Unione europea, regioni e enti locali, soggetti privati, stanziamenti "aggiuntivi" (cioè, espressamente destinati al finanziamento del programma). Per i motivi già indicati nel Rapporto dello scorso anno, una stima di tutte le risorse disponibili non è ricostruibile con sufficiente attendibilità, e non viene fornita da fonti ufficiali del Governo¹⁴.

E' invece possibile dar conto con una certa precisione degli stanziamenti aggiuntivi attribuiti da fonti normative alla esplicita finalità di finanziare il programma.

Le fonti qui considerate (**Tabella 3.1**) riguardano esclusivamente quest'ultimo aspetto (vengono, di norma indicate come "**risorse ex art. 13 della legge n. 166 del 2002**"). Pertanto, fra le risorse *aggiuntive* specificatamente destinate a tale scopo non sono state comprese quelle già precedentemente stanziare e convogliate successivamente con l'inserimento di determinate iniziative (già parzialmente dotate di copertura finanziaria) nella lista delle infrastrutture strategiche. Tuttavia, per completezza, ma separatamente)¹⁵ nell'ultima riga della tabella 3.1 è stato riportato il valore degli investimenti attivabili in base alle risorse già esistenti al dicembre 2001, così come esplicitamente dichiarato dal Cipe nella delibera n. 121/2001.

Analogamente, non sono state qui considerate le previsioni di finanziamento già note e consolidate prima dell'entrata in funzione della legge obiettivo.

Nella **Tabella 3.1** viene indicata l'entità dello stanziamento, nel caso in cui siano stati autorizzati contributi (vedi fondo per le aree sottoutilizzate), mentre nel caso in cui il finanziamento sia stato autorizzato nella forma di limite di impegno, sono stati riportati sia i limiti di impegno (relativi a mutui quindicennali), sia il valore degli investimenti complessivamente attivabili, facilmente ricavabile dai primi ipotizzando l'applicazione di determinati tassi di interesse¹⁶.

¹⁴ Si rinvia, in proposito al paragrafo 1.5 del I Rapporto presentato alla VIII Commissione nel maggio 2004 dal Servizio Studi della Camera dei deputati (p. 20).

¹⁵ E nella consapevolezza che il dato non è omogeneo agli altri, in quanto risalente ad ormai oltre tre anni.

¹⁶ Per gli anni 2002-2004 l'investimento attivabile è stato calcolato in base ad un tasso di interesse del 4,15 per cento, ottenendo un coefficiente moltiplicativo di 11,00255. Per gli anni 2005-2006, il coefficiente moltiplicativo applicato, è leggermente inferiore e pari a 10,92672, in quanto il tasso ha raggiunto il 4,25.

Tabella 3.1 – Fonti di finanziamento specificatamente destinate al PIS (milioni di euro)

Fonti	¹⁷	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totale
Legge n. 166/2002 art. 13, co. 1	LI	193,9	160,4	109,4				463,7
	VA	2.133,4	1.764,8	1.203,7				5.101,9
Legge n. 290/2002 (bilancio 2003)	LI		-25,0					-25,0
	VA		-275,1					-275,1
Legge n. 289/2002 (fin. 2003) Tab. E	LI			-18,0				-18,0
	VA			-198,0				-198,0
Legge n. 350/2003 (fin. 2004) Tab. 1	LI				195,5	245,0		440,5
	VA				2.136,2	2.677,0		4.813,2
Legge n. 350/2003 art. 4, co. 130, lett. a) utilizzo FAS	LI							-
	VA		4,0	55,0	328,0	419,0	351,0	1.157,0
D.L. 35/05 art. 5, co.1 risorse L. 488/92	LI							-
	VA				225,0	355,0	170,0	750,0
TOTALE	LI	193,9	135,4	91,4	195,5	245,0	-	861,2
	VA	2.133,4	1.493,7	1.060,7	2.689,2	3.451,0	521,0	11.349,0
Disponibilità esistenti su altre leggi	VA							11.866,4
TOTALE GENERALE	VA							23.215,4

Dalla tabella si ricava che l'art. 13 della legge n. 166 del 2002 (che attivava fondi accantonati dalla legge finanziaria per il 2002) e la successiva legge finanziaria per il 2004 (legge n. 350 del 2003) hanno assicurato gran parte della dotazione finanziaria "aggiuntiva" e specificamente destinata alla legge obiettivo, per gli anni 2002-2006, con importi medi annuali pari a circa 2.000 milioni di investimenti attivabili.

Le spese di investimento per il programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo confluiscono nel **capitolo 7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, denominato "Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale nonché per opere di captazione ed adduzione di risorse idriche" gestito dal centro di responsabilità "Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro".

La dotazione del capitolo 7060 è stata inizialmente determinata dalla legge 166/2002, art. 13, comma 1 che ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per gli anni 2002, 2003 e 2004.

¹⁷ LI = Limite di impegno; VA = Volume attivabile.

La legge 350/2003 (legge finanziaria 2004) ha previsto il rifinanziamento dell'articolo 13, comma 1, della legge 166/2002, autorizzando ulteriori limiti di impegno quindicennali per gli esercizi 2005 e 2006.

Un ulteriore canale di alimentazione di risorse è stato il **Fondo aree sottoutilizzate** dal quale sono state tratte risorse per un ammontare complessivo di 1.157 milioni nel 2005¹⁸ e ulteriori 750 milioni nel triennio 2005-2007 (di cui 225 milioni per il 2005, 355 per il 2006 e 170 per il 2007), attraverso l'art. 5 del "decreto legge competitività" (decreto legge n. 35 del 2005).

La legge n. 289/2002 ha previsto l'istituzione di due **Fondi per le aree sottoutilizzate**, di carattere generale, di competenza, rispettivamente, del Ministero dell'economia e delle finanze (articolo 61, comma 1, c.d. Fondo MEF) e del Ministero delle attività produttive (articolo 60, comma 3, c.d. Fondo MAP). Il CIPE, con proprie deliberazioni, ripartisce la dotazione di ciascuno dei due fondi tra gli interventi finanziati a valere su di essi.

L'articolo 60, comma 1 ha altresì individuato i criteri in base ai quali il CIPE può procedere alla riallocazione delle risorse tra le diverse forme di intervento.

La diversa allocazione delle risorse tra i due fondi deve essere deliberata in relazione allo stato di attuazione degli interventi finanziari e alle esigenze espresse dal mercato in merito alle singole misure di incentivazione, tenendo, altresì conto, ai sensi dell'articolo 4, comma 130, lettera a), della legge finanziaria per il 2004 (legge n. 350/2003), della finalità di accelerazione della spesa in conto capitale.

In attuazione della normativa prevista dall'articolo 60, comma 1, della legge n. 289/2002, la delibera CIPE n. 19 del 29 settembre 2004 ha proceduto al riparto per il periodo 2004-2007 delle risorse aggiuntive del Fondo per le aree sottoutilizzate, come determinate dalla legge finanziaria per il 2004 (legge n. 350/2003), riservando specifiche disponibilità alle finalità di accelerazione della spesa di cui all'articolo 4, comma 130, della legge n. 350/2003. In particolare, è stata riservata una quota pari a 1.130 milioni di euro all'accelerazione del programma delle infrastrutture strategiche. In realtà dei 1.130 milioni di euro, la delibera rende disponibili per il finanziamento solo 1.107 milioni di euro. Viene infatti previsto che l'importo di 23 milioni di euro, pari al 2% della predetta disponibilità di 1.130 milioni di euro, sia riservato per finalità premiali. Tale importo è stato articolato nel quadriennio 2004-2007, deliberando altresì di concentrare tali risorse nei settori dei trasporti e dell'acqua ed attribuendo alle risorse stesse carattere di aggiuntività rispetto alla dotazione finanziaria per l'attuazione del programma stesso.

Con la contestuale delibera CIPE n. 21 del 29 settembre 2004, è stata formalizzata la graduatoria degli interventi selezionati in base al criterio di "accelerazione della spesa", assegnando a tali interventi le risorse previste dalla delibera n. 19 nonché l'importo ag-

¹⁸Con delibera Cipe del 29 settembre 2004 (n. 21) sono stati destinati 1.107 milioni di euro del FAS al finanziamento di un insieme di progetti della legge obiettivo. A tale somma sono stati aggiunti 50 milioni di euro, destinati all'autostrada Messina-Palermo dalla delibera CIPE 68/2003.

giuntivo di **200 milioni** di euro reso disponibile dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (in realtà tale importo aggiuntivo proviene da fondi già attribuiti all'art. 13 della legge n. 166).

Ai fini della selezione, come stabilito dalla delibera CIPE n. 21, il Ministero dell'economia e delle finanze ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno convenuto di affidare all'UVER (l'Unità di verifica degli investimenti pubblici) una ricognizione degli interventi previsti nel Programma di infrastrutture strategiche finalizzata a identificare, nell'ambito degli interventi localizzati nel Mezzogiorno, quelli suscettibili di registrare un avanzamento e una capacità di spesa significativa nel biennio 2004-2005 e pertanto da considerarsi eleggibili a finanziamento con le risorse aggiuntive del Fondo per le aree sottoutilizzate. Dalla relazione predisposta dell'UVER sono risultati eleggibili al finanziamento 27 interventi rientranti nel programma delle infrastrutture strategiche.

Nel corso degli anni si è anche assistito a un **definanziamento** della legge obiettivo¹⁹, sia tramite il bilancio che attraverso la legge finanziaria, per un valore complessivo di 473 milioni. Tali riduzioni della complessiva autorizzazione di spesa non possono però essere riferite a manovre mirate di adeguamento delle risorse alla capacità di spesa delle amministrazioni. Si tratta, piuttosto, di esigenze compensative dovute alla necessità di finanziare altri tipi di spese, come è stato più volte criticamente rilevato anche nei dibattiti presso l'VIII Commissione. Fra l'altro, oltre al definanziamento, occorre registrare anche le finalizzazioni diverse da quelle della legge obiettivo (introdotte da norme successive alla legge n. 166) che ammontano ad un totale di 809,9 milioni di euro e di cui si dà conto nel successivo paragrafo 2.

Nel periodo 2002-2006 sono stati stanziati, quali finanziamenti "aggiuntivi", complessivamente 11.349 milioni in termini di investimenti attivabili. Queste risorse sono sensibilmente inferiori rispetto alle previsioni di spesa per il primo triennio, che erano state formulate dalla delibera CIPE n. 21 del 2001 (24,2 miliardi): è bene comunque precisare che tale raffronto può fornire un mero indizio e che i due dati non sono sovrapponibili, in quanto nel perimetro della spesa prevista nella citata delibera andavano comprese anche risorse non provenienti dai "finanziamenti aggiuntivi".

L'insufficienza o meno dei finanziamenti – lamentata talvolta, anche sugli organi di stampa, dal Ministro delle infrastrutture²⁰ - non può tuttavia essere valutata sulla base di generiche previsioni di spesa ed ogni conclusione in proposito rischia di essere del tutto infondata. Ciò che occorrerebbe ricostruire è il fabbisogno reale in relazione agli impieghi effettivi e a quelli *potenziali* da stimare in considerazione di una eventuale "lista di attesa" dei progetti completati da sottoporre al Cipe per il relativo finanziamento.

¹⁹ I cui dati erano stati già riportati anche nel I Rapporto dello scorso anno.

²⁰ Vedi, recentemente, Il Sole 24 ore del 3 marzo 2005.

Il quadro dei finanziamenti esposto da Governo, Corte dei conti e ANCE-AGI

Il calcolo effettuato dal Governo in merito alle risorse disponibili per il programma delle infrastrutture strategiche considera tutte le fonti di finanziamento (presenti e future) in qualche modo attinenti ai progetti ricompresi nel piano.

Il Ministro Lunardi ha in più occasioni²¹ presentato le seguenti cifre (miliardi di euro):

- risorse garantite con la legge 166/2002 e successivi rifinanziamenti, con FAS e con altre risorse stanziare con leggi finanziarie nel settore ferroviario e stradale: 18,5

- disponibilità esistenti su leggi pluriennali: 11,9

- finanziamenti privati: 4,8

- finanziamenti UE per reti transeuropee (TEN): 7,9

per un totale di 43,1 miliardi, pari a circa il 35% del costo *originario* del programma (125,8 miliardi). La Corte dei Conti, dopo aver individuato gli stanziamenti a valere sulla legge n. 166/2002, ha considerato tra le altre fonti i soli “finanziamenti dichiarati disponibili dal Cipe” in sede di deliberazione sui singoli interventi. Anche a proposito dei “finanziamenti dichiarati disponibili dal Cipe” la Corte precisa che essi contengono una serie assai differenziata di fattispecie, tra le quali finanziamenti comunitari, di enti attuatori, statali, di altri enti pubblici, di privati; in questa categoria, dunque, “confluiscono ipotesi di finanziamenti statali e pubblici già da tempo perfezionati ed ipotesi di finanza tradizionale ed innovativa, caratterizzate da iter contrattuale ancora in corso, se non ancora da avviare.” (p.45).

Per quanto riguarda, infine, l'ANCE, nel recente *Rapporto sulle infrastrutture in Italia*, condotto in collaborazione con l'AGI, un capitolo è dedicato alle risorse per la legge obiettivo.²² Il totale delle fonti di finanziamento specificatamente destinate alla legge obiettivo (10.535 milioni) e di quelle preesistenti sul bilancio dello Stato (11.866 milioni) si discosta di poco da quello esposto nella nostra tabella 3.1.

Quanto all'*utilizzo delle risorse preesistenti*, secondo il Rapporto ANCE-AGI, si avrebbe:

Risorse nel bilancio dello Stato dichiarate dal Governo: 11.866

Di cui: risorse “assegnate” dal Cipe: 5.951

risorse già assegnate senza delibera Cipe: 3.719

residuo da individuare: 2.196

Le nostre stime indicano, invece, un ammontare di risorse “assegnate” dal Cipe di 3.591 milioni contro i 5.951 dell'ANCE. La differenza tra le due valutazioni può essere fatta risalire ai diversi criteri di scelta delle voci da computare, in considerazione del fatto che né il Governo, né il Cipe, né l'ANCE hanno finora fornito dettagli utili ad identificare i relativi capitoli di bilancio da includere nel finanziamento complessivo di opere inserite nel programma delle infrastrutture strategiche.

²¹ Da ultimo: *Intervento del Ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi* al Convegno Ance-Agi su “La questione infrastrutturale”, Torino, 11-12 marzo 2005, p. 13.

²² Ance-Agi, *Rapporto sulle infrastrutture in Italia*, vol. I, 2005, pp.71-82.

Il finanziamento delle reti TEN

Si ricorda che il Reg. (CE) n. 2236/95 del 18 settembre 1995 ha definito i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, stabilendo – fra l'altro – che progetti di interesse comune nel settore delle reti transeuropee di infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, possono godere di un contributo comunitario di importo fino al 10% dell'investimento totale. Con la Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004 del Parlamento e del Consiglio, assunta durante il semestre di presidenza italiana, sono stati modificati gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti²³. In primo luogo, l'ambito cronologico per l'attuazione delle reti è stato prorogato, dal 2010 al 2020. In secondo luogo, sono stati individuate come priorità – sulla base di un lavoro preparatorio svolto dal "gruppo ad alto livello" (commissione Van Miert) – dieci corridoi paneuropei di trasporto e quattro aree paneuropee, e sono stati modificati gli allegati alla Decisione del 1996 ove vengono elencati gli interventi e quelli valutati come prioritari e per i quali i lavori dovranno essere iniziati entro il 2010. Infine, in data 21 aprile 2004, è stato emanato anche il Reg. (CE) 807/2004 che ha modificato in varie parti il precedente Regolamento riguardante le reti TEN, disponendo – in particolare – che il finanziamento europeo a fondo perduto può raggiungere il 20% dell'investimento complessivo delle opere ammesse ai contributi.

Com'è noto, alcune fra le principali opere comprese nel programma delle infrastrutture strategiche sono inserite nei suddetti corridoi paneuropei, ed è da considerare proprio finalizzata al coordinamento con il piano TEN la riorganizzazione degli elenchi delle opere del programma "per corridoi", operata nel DPEF 2005-2008, e di cui si dà conto anche in questo Rapporto (vedi, in particolare, il paragrafo 2.4).

Quanto, invece, al **costo (o valore) complessivo del programma**, si rileva che – secondo il MIT – la "prima valutazione dei dati di costo" (delibera CIPE n. 121/2001) di 125,8 mld sarebbe da aggiornare a 196,310 mld²⁴.

Nel presente Rapporto, invece, il dato complessivo (264 mld), aggiornato rispetto allo scorso anno (231 mld) è riferito – come già chiarito nel 1° Rapporto presentato alla VIII Commissione nel maggio 2004 - ad una stima del valore del programma stesso e non ha quindi un nesso diretto con la previsione dei costi da coprire con risorse provenienti dal bilancio dello Stato, in quanto comprende, ad esempio, anche il valore di opere che sono inserite nel programma a soli fini procedurali. Questa stima, come specificato anche lo scorso anno, è costruita sulla base di valutazioni ufficiali dei costi finali delle opere previsti dalle stesse stazioni appaltanti.

²³ Che erano stati originariamente assunti con la Decisione 1692/96/CE del 23 luglio 1996 che - immediatamente prima del citato Regolamento 2236/95 - aveva individuato i progetti di interesse comune, elencandoli allegato.

²⁴ Il dato è stato reso pubblico dalla Corte dei Conti, ma la fonte è il MIT, che ha inviato il prospetto dei nuovi costi progettuali alla Corte in data 29/10/2004.

Si rileva, tuttavia, che queste stime, mentre hanno ovviamente una importanza cruciale per ciascuna singola opera (e sono infatti state riportate nelle schede-opera del Vol. 3), non rivestono un alto grado di significatività se assunte nel loro complesso, in primo luogo in quanto la differente situazione progettuale delle opere inserite nel programma rende estremamente disomogenei gli andamenti delle variazioni stesse. Ad esempio, per le opere già pervenute ad una deliberazione CIPE, le future variazioni sono – in media – minori, il controllo generale del sistema programmatorio è superiore. Questo è il motivo per cui il presente Rapporto fa la scelta di collocare queste opere in un contenitore diverso, in cui il dato programmatico e previsionale può essere meno generico e più controllabile.

Nel secondo capitolo del Rapporto si è fatto più volte riferimento ai valori globali, ma solo perché ritenuti utili ai fini della valutazione proporzionale delle varie componenti del programma.

In conclusione su questo punto, occorre ribadire che allo stato attuale non è possibile rapportare le risorse disponibili con il costo dell'intero programma. Ciò non solo per i motivi sopra detti, ma anche perché questo costo è ampiamente indeterminato (dato il differente stadio progettuale delle opere), e soprattutto perché non sono state censite *tutte* le risorse disponibili con il medesimo grado di certezza e non è stato predisposto alcun dettagliato elenco di capitoli di bilancio delle amministrazioni statali e locali dove localizzare i relativi stanziamenti. Allo stesso modo non risulta ancora disponibile un appropriato (e assestato) computo di risorse messe a disposizione da parte di investitori privati, anche per le incertezze definitorie che si esporranno nel successivo paragrafo 3.2.

3.2. Finanziamenti concessi (e potenziali)

Un possibile concetto di “impieghi” dei fondi disponibili riguarda la concessione dei finanziamenti. Non si tratta dell'accezione consueta del termine, più spesso utilizzata per indicare gli impegni di spesa o le erogazioni²⁵. Nel nostro caso si tratta di una informazione significativa, dato il ruolo del Cipe all'interno della procedura di ammissione ai contributi e la rilevanza della fase istruttoria.

Relativamente agli impieghi così intesi occorre fare subito una premessa. Alcuni di essi hanno riguardato e riguardano **finalizzazioni diverse da quelle della legge obiettivo** e sono in qualche modo assimilabili a una riduzione delle somme disponibili per il finanziamento delle opere strategiche. Gli impieghi per altre finalizzazioni sono quindi esposti separatamente nella **Tabella 3.2**.

²⁵ Sul versante degli impieghi attinenti alla legge obiettivo abbiamo distinto tra assegnazioni da parte del Cipe e impegni formali di spesa assunti sul bilancio dello Stato. In entrambi i casi – almeno nel linguaggio comune – si può parlare di impieghi, ma è del tutto evidente che le attribuzioni di finanziamenti effettuate dal Cipe non corrispondono in alcun modo ad impegni di spesa e può intercorrere un lungo arco di tempo prima che le une si trasformino negli altri, dando avvio all'assunzione di mutui e quindi a un vero e proprio utilizzo degli stanziamenti di bilancio.

Come si può vedere dalla tabella 3.2, ben 810 milioni di euro sono stati dirottati verso altri scopi con scarsa o nulla relazione rispetto al programma delle grandi opere. Tali utilizzi vanno in qualche modo a sommarsi con i definanziamenti, avendo all'incirca le stesse caratteristiche di "dirottamento dei finanziamenti verso altre finalità".

Tabella 3.2 – Assegnazioni per finalizzazioni diverse da quelle proprie del PIS (milioni di euro)

<i>Assegnazioni</i>	<i>Riferimento normativo</i>	²⁶	2003	2004	2005	2006	Totale
Ricostruzione post-calamità ²⁷	art.1, co.2 D.L. 15/03	LI	20,0				20,0
		VA	220,1				220,1
F.do calamità naturali imprese agricole	art.1, co.1 D.L. 192/03	LI	9,1				9,1
		VA	100,1				100,1
Ricostruzione nei comuni colpiti da sismi e calamità	art.20, co.2 D.L. 355/03	LI			5,0	5,0	10,0
		VA			54,6	54,6	109,2
Riserva 3% beni culturali (art. 60, co.4, L. 289/02)	art.3, co.1 D.L. 72/04 ²⁸	LI	2,7	2,5			5,2
		VA	29,5	28,0			57,5
Messa in sicurezza dighe	art.2, co.2 D.L. 79/04	LI			1,6	0,8	2,4
		VA			17,2	8,6	25,8
Dotazioni infrastrutturali città di Parma	art.1, co.1 D.L. 113/04	LI			6,5		6,5
		VA			70,5		70,5
Piano messa in sicurezza edifici scolastici ²⁹	art. 3, co.91 L. 350/03 ³⁰	LI	1,9	0,3	15,2		17,4
		VA	20,9	3,3	169,7		193,9
Infrastrutture per la mobilità al servizio delle Fiere ³¹	art.1,co.459 L. 311/04	LI			3,0		3,0
		VA			32,8		32,8
TOTALE		LI	33,7	2,8	31,3	5,8	73,6
		VA	370,6	31,3	344,8	63,2	809,9

²⁶ LI = Limite di impegno; VA = Volume attivabile.

²⁷ 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".

²⁸ Tale disposizione è stata attuata con l'emanazione del D.M. infrastrutture e trasporti 7 aprile 2004. Si ricorda, altresì, che l'art. 3, co. 2, del D.L. n. 7/2005 (come mod. dalla legge di conversione n. 43/2005) ha destinato il 5% dei limiti d'impegno decorrenti dal 2005 e 2006 previsti per le finalità della legge obiettivo. Tuttavia al 30 aprile 2005 non risulta emanato nessun regolamento volto a quantificare esattamente la quota dei limiti suddetti su cui calcolare la percentuale del 5% da destinare ad interventi a favore dei beni e delle attività culturali e dello spettacolo.

²⁹ Si inserisce qui – fra le "finalizzazioni diverse da quelle proprie del PIS", anche se – sul piano strettamente normativo – l'inserimento del piano degli edifici scolastici all'interno dell'elenco allegato all'ultimo DPEF (2005-2008), rappresenta una piena integrazione del piano stesso all'interno del PIS.

³⁰ L'effettiva assegnazione è avvenuta con la delibera CIPE n. 102 del 20 dicembre 2004, disponibile all'indirizzo internet <http://www.cipecomitato.it/delibere/E040102.doc>.

³¹ In realtà la disposizione limita il finanziamento agli anni 2005, 2006 e 2007, tuttavia, il meccanismo dei limiti di impegno non consente una riduzione del limite assegnato circoscritta nel tempo: ogni riduzione opera infatti per l'intero arco temporale di durata del limite di impegno (15 anni).

A questo proposito è opportuno anche notare come gli stanziamenti disposti per la legge obiettivo siano stati considerati talvolta (dal Parlamento) come un “fondo di riserva” a cui attingere secondo le necessità, come dimostrato dall'utilizzo di risorse per eventi sismici e altre calamità naturali.

Riserva per beni e attività culturali

L'art. 60, comma 4 della legge n. 289 del 27 dicembre 2002 (legge finanziaria 2003) ha previsto che “il tre per cento degli stanziamenti previsti per le infrastrutture è destinato alla spesa per la tutela e gli interventi a favore dei beni e delle attività culturali”.

L'art. 2 della legge n. 291 del 16 ottobre 2003 ha autorizzato il Ministero per i beni culturali a costituire una “società per lo sviluppo dell'arte, della cultura e dello spettacolo – ARCUS SpA”, avente ad oggetto la promozione e il sostegno finanziario, tecnico-economico e organizzativo di progetti e altre iniziative di investimento per la realizzazione di interventi di restauro e recupero dei beni culturali e di altri interventi a favore delle attività culturali e dello spettacolo, nel rispetto delle funzioni costituzionali delle regioni e degli enti locali”.

L'articolo 3, comma 1 del decreto legge n. 72 del 22 marzo 2004 dispone, tra l'altro, che “il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, individua i limiti d'impegno di cui all'art. 13, comma 1 della legge 1° agosto 2002, n. 166, relativi agli esercizi finanziari 2003 e 2004, sui quali va calcolata l'aliquota del 3% prevista dall'art. 60 della citata legge n. 289 del 2002”.

A tale adempimento si è provveduto con il decreto interministeriale del 7 aprile 2004, emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che ha stabilito i limiti di impegno, di cui all'articolo 13, comma 1, della legge 166/2002, relativi agli esercizi finanziari 2003 e 2004, sui quali calcolare l'aliquota del tre per cento prevista dall'articolo 60, comma 4, della legge n. 289/2002).

In data 16 febbraio 2004 è stata costituita la “Società per lo sviluppo dell'arte, della cultura e dello spettacolo – ARCUS SpA”.

Il programma degli interventi è stato successivamente approvato dal Ministero per i beni e le attività culturali d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dati ricavabili dal sito del MIT

Piano di messa in sicurezza degli edifici scolastici

Ai sensi della legge 289/2002 (art. 80, c. 21), nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche, la Direzione Generale per l'edilizia Statale e per gli interventi Speciali del Ministero delle infrastrutture e trasporti ha predisposto lo schema di “Piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici”, d'intesa con il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca e concordandone la stesura degli aspetti tecnici con il

Servizio Sismico Nazionale della Protezione Civile. Il piano è stato definito in base ai seguenti documenti riguardanti:

- le stime di rischio sismico per l'edilizia scolastica elaborate dal gruppo di lavoro, composto da rappresentanti dei Dipartimenti per la Protezione Civile e del Servizio Sismico Nazionale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Gruppo Nazionale per la Difesa dai Terremoti dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia;
- lo stato di sicurezza delle costruzioni destinate a plessi scolastici con riguardo agli aspetti igienici, impiantistici e tecnologici, secondo i risultati del monitoraggio sulle scuole determinato dal Ministero dell'Istruzione Università e Ricerca e dall'anagrafe del patrimonio immobiliare scolastico.

Per trattare la materia con criterio unitario e coordinato su tutto il territorio nazionale è stata istituita una Commissione tecnico-scientifica, costituita con i rappresentanti dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Istruzione, Università e Ricerca, del Consiglio Superiore LL.PP., del Servizio Sismico Nazionale della Protezione Civile e con due componenti designati dal Presidente della Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome.

Successivamente, in considerazione delle risorse finanziarie indicate nella legge finanziaria 2004 (legge n. 350/2003, art. 3, c. 91)³², è stato richiesto alle Regioni di indicare gli edifici scolastici a più alto rischio sismico oggetto di adeguamento strutturale.

Le predette indicazioni sono state recepite dalla citata Commissione tecnico-scientifica che ha predisposto il 1° programma stralcio, finalizzato all'adeguamento sismico, costituito complessivamente da n. 738 interventi con un fabbisogno finanziario di euro 193.873.695.

Gli interventi previsti saranno realizzati dai Comuni o dalle Amministrazioni Provinciali, autorizzati a contrarre mutui o ad effettuare altre operazioni finanziarie, i cui oneri d'ammortamento e delle altre operazioni finanziarie sono assunti a carico del bilancio dello Stato.

La Delibera CIPE n. 102 del 2004 ha calcolato la quota dei finanziamenti complessivi e la ha ripartita fra le regioni.

Dati ricavabili dal sito del MIT

Passando ora agli **impieghi propri**, sempre in forma di finanziamenti concessi, dalla **Tabella 3.3** si può constatare che un importo di circa 645 milioni è stato destinato all'attività di progettazione e all'attività istruttoria e di monitoraggio svolta nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali riserve sono state stabilite con il decreto interministeriali n. 5279 del 20.3.2003, mentre le successive delibere del Cipe possono avere ad oggetto – in modo non omogeneo per tutte le opere - sia il finanziamento dei lavori, sia il finanziamento delle progettazioni.

³² Si osserva che la citata norma di legge non assegna a questa finalità il 10% dei complessivi stanziamenti ex art. 13 della legge n. 166, ma solamente il 10% delle risorse "che risultano disponibili al 1° gennaio 2004". Per cui è stato necessario ricorrere prioritariamente ad un calcolo di tali risorse disponibili .

Le assegnazioni finora erogate hanno pressoché interamente assorbito gli stanziamenti disponibili fino al 2004, mentre sussistono ancora margini, anche se modesti, per il 2005 e il 2006³³.

Tabella 3.3 – Assegnazioni per finalizzazioni proprie del PIS

(milioni di euro)

<i>Assegnazioni</i>	³⁴	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totale
Riserva per attività di progettazione (decreto n. 5279/03)	LI	21,5	35,2					56,7
	VA	236,6	386,7					623,3
Riserva per attività di istruttoria e monitoraggio (decreto n. 5279/03)	LI		1,9					1,9
	VA		21,4					21,4
Delibere CIPE (art.13, legge 166/02)	LI	172,4	64,7	88,6	148,4	212,7		686,8
	VA	1.896,9	710,9	974,4	1.621,3	2.324,5		7.528,0
Delibere CIPE (FAS ³⁵)	LI							-
	VA		4,0	55,0	270,3	296,5	278,4	904,2
TOTALE	LI	193,9	101,8	88,6	148,4	212,7	0,0	745,4
	VA	2.133,5	1.123,0	1.029,4	1.891,6	2.621,0	278,4	9.076,9
Residuo per finanziam. legge obiettivo	LI	0,0	0,0	0,0	15,8	26,5	0,0	42,2
	VA	0,0	0,0	0,0	452,8	766,8	242,6	1.462,2
Delibere CIPE (finanziam. su altre leggi)	VA							3.591,2

Allo stato attuale dei dati ufficiali, comunque, i finanziamenti concessi ammonterebbero a 9.077 milioni, a fronte di stanziamenti per 11.349 milioni, con un tasso di utilizzazione dell'80%.

In realtà, le risorse ex art. 13 della legge n. 166 (come rifinanziato dalla legge n. 350 del 2003) sono sostanzialmente esaurite, se si considerano anche alcune Delibere Cipe che non hanno ancora completato l'iter di pubblicazione alla data di chiusura del presente Rapporto, ma tuttavia sono state già definite e sono consultabili sul sito Internet del CIPE. I margini per procedere a nuove assegnazioni – anche considerando i rifinanziamenti per 750 milioni del decreto legge n. 35/2005 – appaiono assai ristretti soprattutto in considerazione del fatto che sono di fatto esaurite le risorse del biennio 2005-2006 e che è difficile formulare previsioni sull'entità dei nuovi rifinanziamenti.

D'altra parte non si dispone di informazioni sufficientemente affidabili sulla *domanda di finanziamenti* e sullo stadio progettuale effettivo delle iniziative che potenzialmente potrebbero accedere ai benefici della legge.

³³ Ciò può dedursi dalla riga "Residuo disponibile per il finanziamento della legge obiettivo" della Tabella 3.3.

³⁴ LI = Limite di impegno; VA = Volume attivabile.

³⁵ Fondo aree sottoutilizzate.

Nell'ultima riga della tabella 3.3 è trascritto il valore di finanziamenti *riconfermati* attraverso le delibere Cipe e riferiti alle disponibilità esistenti su altre leggi³⁶.

L'indagine ravvicinata in merito a tali risorse risulta particolarmente difficile (allo stato della documentazione disponibile): si è già segnalato, nel paragrafo precedente, il significativo scarto rispetto alla stima riportata nel rapporto ANCE-AGI.

Secondo quanto accertato nella stesura del presente Rapporto, finanziamenti formalmente riconfermati a distanza di tre anni dall'avvio del programma risulterebbero essere pari a poco più del 30% delle disponibilità dichiarate. Il sostegno finanziario offerto dalle disponibilità preesistenti alle iniziative approvate inizialmente dal Cipe (e quindi da considerarsi in qualche modo "prioritarie") appare piuttosto modesto e non proporzionato rispetto alla composizione delle fonti di finanziamento esposta nella tabella 3.1.

Come già anticipato, il concetto di "impieghi" si adatta meglio agli impegni di spesa o ai pagamenti. Purtroppo in entrambi i casi è difficile disporre di informazioni complete e affidabili.

Per quanto riguarda gli impegni di spesa una ricostruzione è stata fatta dalla Corte dei Conti³⁷.

A fine 2004 gli impegni assunti in merito agli interventi sottoposti al Cipe ammontavano complessivamente a circa 2.650 milioni, ossia al 23,4% delle risorse disponibili³⁸.

Ove si considerassero le somme effettivamente impegnate quale indicatore più significativo per valutare il grado di realizzazione del programma (o, se si preferisce, di effettivo utilizzo dei fondi aggiuntivi disponibili), la valutazione sulla utilizzazione degli stanziamenti muterebbe, registrando invece difficoltà di tipo attuativo e non strettamente finanziario (i limiti della capacità di spesa delle stazioni appaltanti hanno infatti evidenti riflessi sui ritardi con cui vengono assunti gli impegni di spesa sul bilancio dello Stato).

Tuttavia, tale dato ha valore di mero indizio, per due motivi: in primo luogo, in quanto il dato non è aggiornato rispetto alla fine del 2004, in secondo luogo perché un disallineamento (cronologico) fra deliberazione di stanziamento ed effettiva attivazione dei mutui, è fisiologico.

In merito agli interventi cantierati, sempre dalla stessa fonte (Indagine della Corte dei Conti), si ricava che - sulla base dei prospetti inviati dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (del 27/12/2004), verificati e corretti - sarebbe stato stimato un importo complessivo di 3.471 milioni al netto di Iva e spese generali (inclusendo queste ultime voci il totale risulta pari a circa 4.425 milioni).

³⁶ In questo caso, ovviamente, non si tratta di nuovi finanziamenti concessi, dato che ci si riferisce ad assegnazioni già avvenute in precedenza.

³⁷ Corte dei Conti, Indagine sullo stato di attuazione della Legge-obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici, gennaio 2005.

³⁸ Questa percentuale salirebbe al 27% circa se si depurassero le risorse disponibili dagli impieghi per altre finalizzazioni.

Il dato sarà sicuramente aggiornato in occasione della ormai imminente presentazione del DPEF.

Anche qui occorre una precisazione metodologica: il dato sul “cantierato” offerto dalla Corte dei Conti è in realtà poco utilizzabile: infatti, il “cantierato” non è riferito alle risorse specificatamente destinate al programma della legge obiettivo ma riguarda anche le altre dotazioni finanziarie. Perciò- in termini di incidenza percentuale - tali valori dovrebbero essere riferiti ad un insieme più vasto di risorse finanziarie (i cui contorni non sono ben definibili), che non permette più di isolare l'effetto di attivazione prodotto dagli stanziamenti della legge obiettivo.

Inoltre, se si ragiona in termini di opere cantierate, andrebbero considerate anche quelle che sono state inserite negli elenchi iniziali del programma ma, in quanto dotate di proprie fonti di finanziamento, non sono state oggetto di approvazione da parte del Cipe, e quindi sfuggono al rilevamento della Corte.

Il dato sul “cantierato” – che fonti di stampa collocano a 32 miliardi – sarà comunque aggiornato e commentato con il DPEF, di ormai imminente presentazione.

In ogni caso, un monitoraggio degli **effetti di cassa** prodotti dalla legge obiettivo, che dia quindi conto con immediatezza di quanto l'attuazione del programma riesce ad incidere sull'economia reale, sarebbe di grande utilità³⁹. Probabilmente la raccolta di dati certi su questo rilevante aspetto sarà possibile solo allorché il sistema SIOPE, su cui si rinvia alle considerazioni svolte nella Parte prima del presente Rapporto, sarà pienamente operativo.

3.3. Analisi dei finanziamenti della legge obiettivo

3.3.1 Finanziamenti disponibili e fabbisogno residuo

Dal punto di vista di un'analisi dei finanziamenti degli interventi, si è ritenuto che la delibera di approvazione del singolo progetto, e non la delibera programmatica generale, corrisponda a una decisione di investimento finale sufficientemente stabile (e difficilmente reversibile). Pertanto, come già illustrato nell'introduzione del presente capitolo, solo i dati relativi alle specifiche delibere del Cipe sono oggetto di analisi in termini di fonti/impieghi. Analogamente, l'intero Rapporto concentra su questo sottoinsieme di opere l'analisi (vedi Vol. 3, *Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE*, contenente le 85 Schede-opera).

La valenza della delibera Cipe è infatti più ampia della semplice attribuzione di un finanziamento. Anche laddove il Cipe non ha assegnato finanziamenti a valere sulla legge n. 166/02 si può assumere che il costo e i finanziamenti dichiarati

³⁹ Un quadro parziale dei pagamenti in base agli stati di avanzamento (non aggiornato) è stato comunque fornito dalla stessa Corte dei Conti, secondo cui gli importi complessivi pagati a fine 2004 ammonterebbero a 378 milioni di euro.

disponibili (in sede di delibera) sono dei punti di riferimento iniziali relativamente “assestati”, con un grado di variabilità inferiore rispetto al semplice inserimento di un titolo progettuale all’interno di una lista di opere finanziate e da finanziare.

Le informazioni fornite dalle specifiche delibere del Cipe in merito al costo dei progetti sono comunque – a loro volta - determinate dal grado di elaborazione progettuale dei singoli interventi. L’approvazione di un progetto preliminare rende evidentemente “meno stabili” i dati sui costi (che potranno risultare con maggiori probabilità sottostimati) rispetto all’approvazione di un progetto definitivo o alla valutazione dei costi di un’opera già dotata di progetto esecutivo.

I finanziamenti a valere sulle risorse della legge obiettivo sono presentati nella **Tabella A.1** (*in appendice a questo capitolo*)

I progetti effettivamente finanziati sono 53, mentre altri 33 sono stati approvati senza finanziamento.⁴⁰ Per questi ultimi il passaggio al Cipe ha comportato un rinvio nell’assegnazione dei contributi oppure ha semplicemente sancito l’accesso alle procedure agevolate e accelerate previste dalla normativa, senza alcun supporto finanziario.

In generale, si può rilevare una polarizzazione dei finanziamenti, verso il basso (9 interventi hanno ricevuto contributi inferiori ai 10 milioni di euro), e verso l’alto: i primi 5 interventi più rilevanti in termini di contributi ottenuti hanno da soli assorbito 4.345 milioni, pari al 59% del totale (2° megalotto dell’Autostrada SA-RC, MO.S.E., Quadrilatero Marche-Umbria, 1° megalotto dell’Autostrada SA-RC, G.R.A.).

Gli interventi passati dal CIPE hanno in molti casi una lunga gestazione, e risultavano – al momento dell’entrata in vigore della legislazione speciale – a differenti stadi di progettazione o di esecuzione, o di mero studio di fattibilità. Appare, pertanto, impossibile, oltre che sostanzialmente arbitrario, operare una netta distinzione fra opere già precedentemente avviate e opere nuove, alla ricerca (su questo piano) degli effetti globali della nuova legislazione. Tali conclusioni, dando per scontato un insuperabile tasso di soggettivismo e “politicalità”, possono essere più concretamente fondate solo su analisi differenziate, opera per opera.

A supporto di tali analisi si forniscono nel Rapporto le schede-opera (Vol. 3, *Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE*).

L’approvazione degli interventi da parte del Cipe implica in molti casi l’assegnazione di contributi specificatamente stanziati per la legge obiettivo. Ma le delibere del Cipe comportano anche l’approvazione del quadro finanziario dei singoli progetti, che a sua volta indica di norma (anche se non sempre) il costo dell’intervento o di un lotto del progetto, le altre risorse finanziarie pubbliche (disponibili), le risorse private (stimate o disponibili), il fabbisogno finanziario residuale da reperire (rispetto al costo indicato).

⁴⁰ Gli interventi che sono stati oggetto di delibera da parte del Cipe sono complessivamente 86, ma su alcuni di essi il Cipe ha deliberato più di una volta.

Nella **Tabella A.2** (*in appendice a questo capitolo*) sono riportati il costo dichiarato accertato dal Cipe, i vari tipi di finanziamenti pubblici e privati considerati disponibili e, per differenza, il fabbisogno residuo per il quale si rende necessario reperire ulteriori risorse.

Dalla ricostruzione emerge un fabbisogno finanziario residuale pari a 31.546 milioni corrispondente a circa il 60% dei costi dichiarati. Ne consegue che - per assicurare il completamento delle iniziative finora deliberate - occorrerà mobilitare finanziamenti pubblici e privati di dimensioni superiori a quelli finora concessi .

Questo rapporto si inverte se si considera non il valore delle opere, ma il numero degli interventi con copertura finanziaria totale e parziale. Vi sono infatti 47 progetti che in base ai costi dichiarati non hanno ulteriori esigenze finanziarie e 39 per i quali sono richiesti ulteriori apporti per garantirne il completamento.

Venendo alla composizione complessiva dei finanziamenti disponibili si può suddividere in modo convenzionale la cifra globale in quattro classi: i finanziamenti pubblici nazionali⁴¹ hanno finora inciso sul totale per il 63,8%, i fondi UE per l'1,8%, i fondi delle Ferrovie dello Stato pari al 6,9, mentre il restante 27,5% può essere attribuito a finanziamenti privati in senso proprio. Vedi, in proposito, la **Tabella 3.4**.

⁴¹ Comprensivi delle risorse della Legge 166/2002, degli altri finanziamenti pubblici statali e locali, secondo i criteri definiti nel paragrafo sulle tipologie dei finanziamenti.

Tabella 3.4 – Interventi deliberati dal CIPE: finanziamenti disponibili per tipologia

Fonte del finanziamento	Importo	% sul totale
Risorse ex Legge n. 166/2002	7.528,2	35,5
Altri finanziamenti statali	4.089,8	19,3
Finanziamenti locali	1.537,2	7,3
Fondi UE	372,6	1,8
Altri finanziamenti	7.649,6	36,1
<i>Finanziamenti pubblici misti (M)</i>	355,6	1,7
<i>Finanziamenti FS (F)</i>	1.454,4	6,9
<i>Concessionarie autostradali (A)</i>	1.922,0	9,1
<i>ISPA (I)</i>	636,6	3,0
<i>Privati (P)</i>	3.281,0	15,5
TOTALE	21.177,4	100,0

3.3.2 L'esigenza di un'analisi dettagliata

Se tali proporzioni di massima dovessero permanere relativamente al fabbisogno residuo, l'onere futuro a carico della finanza pubblica – per il completamento delle opere finora deliberate dal CIPE - sarebbe dell'ordine di **22,7 mld**.

Si tratta di una semplice media in quanto per le opere deliberate dal Cipe vengono previste, forme differenziate di finanziamento, con una forte differenza di potenziale redditività e quindi di attrattività di capitale privato (vedi *infra*).

Risulta altresì rischioso, allo stato attuale del Programma, spalmare nel tempo tale impegno finanziario, dal momento che le opere comprese nel programma hanno tempi di realizzazione diversi e non si trovano allo stesso stadio attuativo. Le date previste di ultimazione lavori degli interventi compresi nell'elenco delle opere deliberate dal CIPE variano dal 2005 (data prevista di completamento dell'autostrada Messina-Palermo) al 2016 (Valico ferroviario del Brennero e nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione). Pertanto – in via generale - si può approssimare che un impegno di risorse pubbliche di circa 22 miliardi di euro dovrebbe essere prodotto nell'arco dei prossimi 11 anni, con una media di circa 2 miliardi di euro per anno (per il solo completamento delle opere fin qui deliberate).

Per superare la logica della media sarebbe necessaria – in una fase ormai più matura di attuazione della legge n. 443 - una previsione anno per anno dei flussi di cassa reali, necessari a garantire – senza ritardi – il completamento delle opere. Tale previsione risulterebbe particolarmente utile al Parlamento in sede di esame del DPEF e di approvazione della legge finanziaria.

Le schede analitiche prodotte nel presente Rapporto rappresentano, a questo fine, una documentazione specifica.

La scelta di finanziare un ampio numero di iniziative e di non assicurare inizialmente la copertura finanziaria totale dei progetti appare comprensibile. Da un lato, infatti, si rende possibile l'accesso ai finanziamenti a una più estesa platea di progetti incentivando e accelerando il completamento delle varie fasi progettuali e delle procedure amministrative; dall'altro, i contributi concessi vengono in qualche modo calibrati sulla base delle effettive necessità e capacità di spesa delle stazioni appaltanti, evitando la prenotazione di risorse o l'accantonamento di somme che nel breve periodo non avrebbero potuto avere effetti in termini di impegni di spesa e di pagamenti. Il rischio di questa strategia – perseguita oltre certi limiti è di produrre opere incomplete o, in alternativa, di rinunciare da un certo momento in poi a finanziare nuove opere.

Una valutazione oggettiva di tali aspetti da parte del Parlamento esige un affinamento degli strumenti di programmazione e di informazione, come è stato espressamente sottolineato nel primo capitolo del presente Rapporto.

3.3.3 Monitoraggi a confronto

La carenza di informazioni e di strumenti metodologicamente condivisi tra i diversi soggetti coinvolti nella programmazione, nella gestione e nella valutazione istituzionale del Programma sta determinando una diversità di risultati tra i diversi monitoraggi in corso. Le differenze – come vedremo – riguardano prevalentemente aspetti formali o sono dovuti ad un diverso approccio, e pongono comunque un problema di standardizzazione delle informazioni.

Il confronto può essere effettuato tra la **Tabella A.2** e la **Tabella A.3** (Fonte: Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e trasporti), entrambe pubblicate in appendice a questo capitolo. Entrambe le tabelle hanno ad oggetto le opere deliberate dal CIPE e recano voci relative al costo, al finanziamento disponibile e di conseguenza al fabbisogno residuo, nonché alla quota di autofinanziamento, ovvero non a carico dello Stato (in senso lato).

Il primo elemento da evidenziare riguarda 2 opere che il MIT non prende in considerazione nell'ultimo elenco delle opere deliberate dal CIPE aggiornato al 27/05/2005 e che invece i curatori del Rapporto hanno censito. Si tratta del progetto denominato "Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno", indicato come già esaminato al Pre-Cipe del 20/10/2004 nella relazione presentata al Parlamento dalla Struttura tecnica del Ministero in data 30/12/2004; e di quello relativo al "metro leggero automatico di Bologna - Linea 1 Staveco-Stazione-Bolognina-Fiera Michelino di Bologna", in quanto la relativa delibera CIPE di attuazione risulta annullata. Tenendo conto di queste differenze e provvedendo ad una comparazione che escluda le due opere sopra richiamate è possibile evidenziare le differenze per ogni indicatore, tenendo presente che in due casi le differenze che emergono con maggior dettaglio nei documenti del Ministero sono il risultato di delibere successive al 30/4/2005, data di ultimazione del presente monitoraggio.

Per quanto riguarda il costo delle opere il presente monitoraggio stima un valore complessivo delle opere pari a 52.192 Meuro, contro i 50.519 indicati dal monitoraggio del MIT. La differenza riguarda 10 opere. Va precisato che a differenza di quanto rilevato nel documento ministeriale l'imputazione del valore stimato per il costo di tutte le opere è sempre quello indicato nelle relative delibere del CIPE. Va segnalato che nel caso della tratta di Alta velocità Milano Verona e del completamento della Cassia sono stati considerati i valori al netto dei costi aggiuntivi espressamente richiamati dal Cipe, che non risultano invece nel documento del MIT. Infine sempre relativamente al costo è utile segnalare come relativamente al raccordo autostradale della Cisa a differenza di quanto da noi indicato si dia come avvenuto il ribasso previsto del 20%, in fase di aggiudicazione.

Venendo ora ai finanziamenti disponibili e ai relativi fabbisogni residui, il documento del MIT registra una disponibilità superiore, pari a 27.316 milioni contro i 20.722 individuati dal Rapporto sulla base delle delibere CIPE. Queste differenze hanno l'effetto che, a fronte dei 31.469 milioni di fabbisogno residuo indicato dal Rapporto, il MIT ne stima una quota inferiore, pari a 23.202 milioni. In tre casi il documento MIT inserisce alcune poste tra i finanziamenti disponibili che non risultano richiamati in alcuna delibera CIPE disponibile al 30 Aprile 2005 (metropolitana di Napoli, Conca di accesso al porto di Cremona e Hub portuale di Trieste) mentre in un caso sembra non tener conto di un'indicazione specifica del CIPE relativamente a fondi disponibili per la nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti. In tutti questi casi ovviamente risultano variazioni anche alla voce "fabbisogno residuo". In alcuni casi pur corrispondendo sia i valori relativi al costo che i finanziamenti disponibili, si riscontrano differenze per quanto riguarda il fabbisogno residuo. In quattro casi dal documento del MIT risultano indicate delle poste residue che stando alle delibere del CIPE dovrebbero essere coperte da finanziamenti disponibili. Si tratta dell'adduttore del Sinni, della linea ferroviaria Saronno Seregno, della linea ferroviaria Bari – Taranto e del tronco autostradale Catania – Siracusa, peraltro già aggiudicato e contrattualizzato, con copertura finanziaria da parte dell'Anas come indicato nella relativa delibera del CIPE.

In quattro casi la situazione risulta capovolta con poste residue previste non riscontrate nel documento del MIT, eppure espressamente indicate nelle delibere del CIPE. Tra queste vi è il Ponte sullo Stretto – per il quale il documento ministeriale considera il finanziamento interamente disponibile.

Da segnalare infine due opere autostradali per le quali è prevista una quota di finanziamento privato pari al 60% del costo complessivo dell'opera, il collegamento A12 e la bretella Cisterna-Valmontone, considerate dal MIT interamente finanziate, azzerando di fatto ogni fabbisogno residuo per l'A12 e riducendolo fortemente per la bretella. Diversamente i curatori del rapporto rilevano che – non esistendo, allo stato attuale alcuna esplicita indicazione in questo senso - è formalmente più corretto non considerare tale disponibilità.

Tuttavia, come può rilevarsi anche dalle note (sia alle tabelle, sia nelle relative schede-opera) si tratta prevalentemente di differenze di carattere meramente formale, in quanto il quadro risulta sufficientemente chiaro per le opere deliberate dal CIPE, dove la delibera stessa si fa carico di chiarire il quadro finanziario. Le differenze riscontrate sono per lo più dovute alla diversa denominazione adoperata per la classificazione delle poste finanziarie. Sarebbe utile, in proposito, una standardizzazione dei dati.

Queste diverse convenzioni definitorie, al pari di alcune diverse modalità di valutazione sul ruolo pubblico – privato di enti come le Ferrovie o l'Anas determinano diversi valori relativamente alla quota di autofinanziamento, che complessivamente per le opere con Delibera CIPE al 30 aprile 2005 risultano pari a 13.373 milioni nel documento ministeriale e a 7.285 milioni secondo le valutazioni dei curatori del Rapporto.

3.3.4 Finanziamenti pubblici e finanziamenti privati

Al fine di analizzare nel dettaglio la composizione delle diverse fonti di finanziamento - e soprattutto chiarire la collocazione nell'ambito di finanziamenti pubblici e privati - risulta utile un approfondimento in merito alla classificazione dei finanziamenti. La netta distinzione fra capitali pubblici e capitali privati non appare infatti né agevole, né oggettiva, in quanto legata a variabili di cui si dà conto nella scheda di seguito riportata.

Molto si discute – infatti – in merito alla componente “privata” dello sforzo finanziario richiesto.

Preliminarmente, si possono distinguere i casi in cui la collocazione di alcuni enti o società all'interno o all'esterno del settore pubblico è ambigua e comunque non unanimemente accettata (a da ciò deriva la possibilità di ascrivere alla fonte pubblica ovvero a quella privata le risorse provenienti da tali enti o società) e altri casi in cui l'operare di determinati meccanismi finanziari rende controversa la qualificazione di pubblico o privato.

ANAS

In base a quanto previsto in sede di Relazione trimestrale di cassa per il 2003, l'Anas a partire dal 2003 non avrebbe dovuto far più parte del settore delle amministrazioni pubbliche⁴². Tali previsioni sono state ripetute per il 2004 e il 2005 dalle relazioni trimestrali di cassa presentate per i rispettivi esercizi.

⁴² Ovviamente, si fa qui riferimento ai soli effetti dei trasferimenti statali alla società sull'indebitamento netto, in quanto sul piano giuridico la trasformazione in società per azioni è pienamente avvenuta con il decreto legge n. 138 del 2002. Per le conseguenze di tale trasformazione in termini di organizzazione generale (management, contabilità e procedure interne, ricognizione del patrimonio, contrattualistica) si fa rinvio alla recente audizione del Ministro dell'economia Siniscalco presso l'VIII Commissione della Camera (8.6.2005).

Vi sono state però a tale proposito delle obiettive difficoltà, confermate anche dall'ultima relazione trimestrale⁴³ che considera esplicitamente l'ipotesi che tale condizione in effetti non si riesca a realizzare. Conseguentemente, la relazione stima un effetto negativo sull'indebitamento pari allo 0,14 del PIL (circa 2 mld di euro).

Secondo le *regole contabili europee*, una società di proprietà pubblica non rientra in tale settore se è possibile dimostrare che almeno il 50 per cento dei costi di produzione sono coperti della vendita di beni e servizi sul mercato.

Tuttavia, finora non si sono verificati i presupposti per tale forma di classificazione. Infatti, le risorse destinate per il 2005 alle spese di investimento dell'ANAS sono state classificate nel conto consolidato di cassa del settore pubblico come apporto al capitale della società (2 mld di euro).

Qualora - in attuazione del comma 450 dell'art. 1 della legge n. 311 del 2004 (finanziaria 2005) – si rideterminassero i rapporti finanziari fra ANAS, Infrastrutture spa e Ministeri interessati, in modo tale da consentire il raggiungimento della suddetta soglia del 50%, l'apporto di ANAS alla realizzazione delle infrastrutture potrebbe essere considerato di natura privatistica.

I mezzi finanziari messi a disposizione da parte dell'Anas sono pertanto stati inclusi tra gli altri finanziamenti statali, assumendo così che tale società sia (ad oggi) da considerarsi – sotto questo specifico profilo - all'interno del settore delle amministrazioni pubbliche.

Ferrovie dello Stato

Una categoria che abbiamo ritenuto di dover mantenere separata, sia dal comparto degli investimenti privati che da quelli pubblici, è rappresentata dagli investimenti per la realizzazione di infrastrutture della legge obiettivo operati da FFSS.

FS è una *holding* il cui capitale è detenuto al 100% dal Ministero dell'economia e delle finanze. Ad essa fanno capo una serie di società tra cui RFI che possiede anche l'infrastruttura ferroviaria.

Il Governo italiano ha sostenuto che le somme versate dallo Stato per gli aumenti di capitale delle FS costituiscono nella loro interezza incrementi di valore del patrimonio di FS e sono stati utilizzati per incrementare gli investimenti in infrastruttura ferroviaria, i cespiti strumentali, i beni a utilizzo pluriennale.

Secondo questo punto di vista, gli apporti di capitale possono essere considerati come una partita finanziaria che non influenza il disavanzo delle amministrazioni pubbliche nell'accezione propria del SEC95 (almeno qualora non siano riferiti a coperture di perdite).

Recentemente, però, Eurostat ha ritenuto che secondo le regole di contabilità europea gli apporti di capitale alle FS andassero considerati alla stregua di trasferimenti alle imprese, sia per le perdite accumulate dalla società, sia per le prospettive di nuove perdite derivanti dal nuovo *business plan*⁴⁴. Nonostante le recenti posizioni EUROSTAT, il Go-

⁴³ Presentata alla fine di aprile.

⁴⁴ Si veda tra l'altro Eurostat, *ESA95 Manual on government deficit and debt. Capital injections* (Part II, charter 3), *Method and Nomenclatures*, 2003.

verno italiano ha richiesto approfondimenti, allo scopo di valutare se i conferimenti di capitale alle FS possano essere classificati come tali, ossia come partita finanziaria (quindi senza effetto sull'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche), nel caso in cui fossero prioritariamente destinati alla costruzione di nuovi *assets* (quali l'Alta velocità) o all'aumento del valore capitale della rete (manutenzione evolutiva).

D'altra parte il Governo – nell'ultima relazione trimestrale di cassa - ha ipotizzato un esito negativo: in tal caso la stima di indebitamento per l'esercizio 2005 subirebbe un deterioramento di circa 3,2 mld (0,23 del PIL)⁴⁵.

Si deve comunque precisare che, sia considerando che l'attribuzione di risorse da parte dello Stato alle FS avvenga a titolo di conferimento di capitale, sia – al contrario – che la stessa avvenga a titolo di trasferimento in conto capitale, la natura pubblica delle risorse apportate non muta.

Si è quindi ritenuto opportuno non assimilare gli investimenti di FS (realizzati grazie alle suddette attribuzioni di risorse) a finanziamenti "privati", tenendoli comunque "separati" rispetto a quelli pubblici, in senso stretto. La natura privatistica dell'ente non è infatti messa in discussione.

Infrastrutture Spa (ISPA)

Come è noto, Infrastrutture Spa (ISPA) ha lo scopo di finanziare le infrastrutture e le grandi opere pubbliche e di concedere garanzie per i medesimi fini.

Infrastrutture Spa ha la possibilità di raccogliere finanziamenti sul mercato a condizioni più vantaggiose di quelle che potrebbero normalmente ottenere i privati. Resta il fatto comunque che la partecipazione dei privati è legata alla previsione di un adeguato ritorno economico dalla gestione delle opere realizzate.

Un problema particolare riguarda la classificazione, ai fini del SEC95, di ISPA. La questione è stata recentemente sottoposta al giudizio di EUROSTAT che l'ha classificata quale "ausiliario finanziario esterno alla PA".

La principale attività di ISPA è stata il finanziamento dell'alta velocità, con garanzia dello Stato. Ad aprile 2005 il finanziamento complessivo di ISPA a TAV ammontava a 10,6 miliardi. La questione recentemente posta da Eurostat è se questi finanziamenti debbano o meno essere considerati debito pubblico. Ciò dipende naturalmente da chi è responsabile del servizio del debito. Nel caso in questione, fino alla conclusione dei lavori dell'alta velocità sarà lo Stato a pagare gli interessi ai sottoscrittori di titoli ISPA (interessi "intercalari"). Successivamente all'entrata in esercizio, interessi e rimborso del capitale verranno finanziati dai proventi del traffico sulle nuove linee veloci. Tuttavia, è anche da considerare l'ipotesi che questi non saranno sufficienti e che lo Stato debba accollarsi la

⁴⁵ Nell'audizione del Ministro Siniscalco nella seduta congiunta delle Commissioni Bilancio di Camera e Senato del 17 maggio 2005, è stata illustrata – proprio in considerazione dei problemi ancora aperti sui metodi di calcolo dei dati di finanza pubblica in sede EUROSTAT – una stima "ottimistica" del deficit italiano (2,9%) ed una "pessimistica" (3,5%).

parte residua del servizio del debito (secondo le stesse stime di fonte TAV, lo Stato dovrà intervenire per una quota dell'ordine del 50%)⁴⁶.

La decisione EUROSTAT del 23 maggio 2005 ha affermato la natura pubblica del debito contratto da ISPA per finanziare l'alta velocità⁴⁷.

Anche nel caso di ISPA, pertanto, si sono tenuti separati i relativi finanziamenti, dandone quindi una caratterizzazione autonoma rispetto ai finanziamenti privati in senso proprio.

Partenariato pubblico-privato

Già sin dalla Delibera CIPE n. 121 del 2001, la necessità di favorire l'afflusso di capitali privati è stato considerato uno dei fattori cruciali dell'attuazione della legge⁴⁸. Si ricorda che, nelle previsioni del Governo, circa un quarto del costo complessivo del programma dovrebbe trovare, nel decennio di riferimento, risorse provenienti dal settore privato.

A parte le ipotesi pacifiche, nelle quali l'intero finanziamento dell'opera è assunto dal soggetto privato (concessione di costruzione e gestione), problemi più complessi sorgono laddove le forme di finanziamento assumono carattere misto (partnership pubblico-private).

Com'è noto, nelle operazioni di partenariato pubblico-privato, la valutazione dei rischi e la loro effettiva ripartizione assume particolare rilievo per le implicazioni sul calcolo dei deficit pubblici.

La sottostima dei rischi *tout court* o una fittizia ripartizione tra pubblico e privato possono rivelarsi funzionali all'obiettivo di non computare le spese sostenute per i progetti nei bilanci pubblici. Ciò però non è compatibile con le esigenze di trasparenza fiscale più volte invocate dalle organizzazioni internazionali.

Secondo la decisione di Eurostat del 11.2.2004, i governi potranno escludere dal calcolo della spesa pubblica, ai fini del Patto di stabilità e crescita, gli investimenti privati effettuati nel quadro di una *partnership* pubblico-privato. Per far ciò occorre che il partner privato sopporti la maggior parte dei rischi e, in particolare, sostenga effettivamente i rischi di costruzione e almeno uno tra quelli noti come rischi di disponibilità e rischi di domanda. I rischi di costruzione riguardano i ritardi nella fornitura, il non rispetto di standard specifici, i costi aggiuntivi, le deficienze tecniche e gli effetti esterni negativi. Si hanno rischi di disponibilità quando non si riescono a consegnare le quantità previste dal contratto o fornire i servizi agli utenti finali. Ulteriori aspetti sono stati trattati con maggior detta-

⁴⁶ <http://www.tav.it/1/default.asp?id=90&codice=1&codice1=006>

⁴⁷ Secondo i criteri contabili del SEC 95, come regola generale i debiti di imprese pubbliche garantiti dallo Stato vanno registrati esclusivamente nel bilancio dell'impresa che li emette. Finché non viene attivata, la garanzia costituisce una passività condizionata oggetto di registrazione extra-contabile. Se però vi è certezza, al momento dell'emissione della passività, che sarà lo Stato a saldare effettivamente il debito, esso andrà registrato anche nel bilancio dello Stato. Tale rischio può essere minimizzato solo in caso di gestione economicamente profittevole delle opere finanziate.

⁴⁸ Già in quella sede si è dato mandato all'UTFP allo svolgimento di attività istruttorie e preparatorie in tal senso (punto 5 della Delibera).

glio nel recente documento Eurostat sulle *public-private partnerships*⁴⁹, a cui si rinvia. Può essere interessante osservare, ai nostri fini, che uno dei criteri complementari per stabilire l'effettiva validità della iniziativa congiunta pubblico-privato e la possibilità di non includere anche il contributo privato nei bilanci pubblici consiste nella valutazione della quota di finanziamento a carico delle finanze pubbliche.

Il capitale pubblico può essere necessario per ridurre i costi del finanziamento e/o creare maggiore interesse da parte del settore privato. Tuttavia, valgono le seguenti avvertenze:

"If, at inception, or during construction, the capital cost is predominantly covered by government, this would be an indication that market operators doubt the financial viability of the project, such that it can be realised only if government bears a majority of risks. This may trigger a re-classification of the assets to government accounts. One could argue that this 'financing risk' is an integral part of 'construction risk', since the absence of suitable financing means that the asset cannot be created, or cannot be created to required standards." (Eurostat, pp. 11-12).

Un importante passo nella direzione auspicabile è stato fatto con la legge finanziaria 2004 (art. 4, commi da 134 a 142, della legge n. 350/2003), stabilendo che per le infrastrutture "che presentano un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera stessa, la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE deve essere accompagnata da una analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione e i proventi derivanti dall'opera. Il CIPE assegna le risorse finanziarie a valere sui fondi di cui all'articolo 1, comma 7, lettera f), del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, nella misura prevista dal piano economico-finanziario così come approvato unitamente al progetto preliminare, e individua, contestualmente, i soggetti autorizzati a contrarre mutui o altre forma tecnica di finanziamento."

A tale previsione normativa si è dato seguito con la Delibera CIPE n. 11 del 27 maggio 2004 "Schema tipo di piano economico finanziario. Legge n. 350/2003, art. 4, comma 140". Tuttavia i dati raccolti sulla base di queste norme non sono ancora stati resi disponibili.

3.4. La composizione del fabbisogno residuo

Si ritiene utile alla luce dell'analisi svolta e delle valutazioni fatte un approfondimento sulla struttura e la composizione dei finanziamenti al fine di permettere una più realistica previsione di copertura finanziaria dei fabbisogni residuali.

Alla base della ricostruzione è stata posta una **classificazione degli interventi per gruppi omogenei** individuati in base a particolari caratteristiche delle opere e alla possibilità di reperire risorse da parte di finanziatori privati.

⁴⁹ Eurostat, *Long term contracts between government units and non-government partners (Public-private partnerships), Methods and Nomenclatures*, 30 agosto 2004.

La classificazione poggia sulle diverse modalità di finanziamento indicate nelle delibere CIPE per ciascuna opera.

In un primo gruppo sono stati classificati gli interventi “a integrale finanziamento pubblico” (statali o locali). Essi si distinguono principalmente per il fatto di riguardare infrastrutture senza tariffa (1A) e di non avere quindi alcun interesse dal punto di vista di eventuali finanziatori privati per i quali risulta fondamentale la potenziale profittabilità dell’investimento. Alcuni interventi comunque si riferiscono anche a infrastrutture a tariffa (1B), che evidentemente non producono ritorni sufficienti per incoraggiare la presenza di soci privati. Per questo tipo di interventi il Cipe si esprime in sede di delibera, rilevando esplicitamente che essi non presentano un “potenziale ritorno economico” derivante dalla gestione, ovvero che mal si prestano a forme di *partnership* pubblico-privato.

Un finanziamento interamente pubblico può essere esclusivamente statale oppure misto statale/locale, a seconda che la valenza dell’intervento sia prevalentemente nazionale oppure mista (nazionale/locale).

Un **secondo gruppo** può raccogliere gli interventi nei quali un finanziamento pubblico si affianca ad altri finanziamenti di natura privata o comunque erogati da parte di enti e società non rientranti tra le Amministrazioni pubbliche (compreso finanziamenti UE). I finanziamenti parzialmente pubblici riguardano sempre infrastrutture a tariffa e si articolano nelle seguenti quattro categorie:

2A – Finanziamento residuale da parte delle Ferrovie dello Stato

2B – Finanziamento residuale da parte di società concessionaria

2C – Finanziamento residuale da parte di ISPA

2D – Finanziamento residuale da parte di privati in forma di *project financing*.

Il **terzo gruppo** di interventi beneficia di finanziamenti integralmente privati (e della UE) e le delibere di approvazione del Cipe hanno lo scopo di sancire per questi progetti le procedure agevolate e accelerate previste dalla legge.

La classificazione dei progetti per tipo di finanziamento è analiticamente riportata nella **Tabella A.4** (in appendice a questo capitolo) e presentata in forma aggregata nella **Tabella 3.5**, di seguito.

Tabella 3.5 – Quadro finanziario per tipo di finanziamento

(milioni di euro)

Tipo di finanziamento	Costi	Finanziamenti disponibili			Fabbisogno finanziario residuo		
		Legge 166/02	Altre fonti	Totale	Legge 166/02	Altre fonti	Totale
1A - senza tariffa	12.181,9	4.038,7	3.308,9	7.347,6	4.834,3	-	4.834,3
1B - a tariffa	10.498,5	1.402,2	2.563,9	3.966,1	3.697,4	2.835,0	6.532,4
TOTALE 1 (Pubblico)	22.680,4	5.440,9	5.872,8	11.313,7	8.531,7	2.835,0	11.366,7
2A - FS	3.710,2	291,8	528,8	820,6	611,6	2.278,0	2.889,6
2B - Anas e assimilati ⁵⁰	4.815,4	542,4	109,9	652,3	1.645,8	2.517,3	4.163,1
2C - Ispa	10.573,1	113,4	1.589,2	1.702,6	-	8.870,5	8.870,5
2D - Project financing	2.991,2	1.139,6	1.194,4	2.334,0	657,2	-	657,2
TOTALE 2 (Pubblico-privato)	22.089,9	2.087,2	3.422,3	5.509,5	2.914,6	13.665,8	16.580,4
TOTALE 3 (Privato)	7.953,3	-	4.354,1	4.354,1	-	3.599,2	3.599,2
TOTALE GENERALE	52.723,6	7.528,2	13.649,1	21.177,3	11.446,4	20.099,9	31.546,3

3.5 Fabbisogno finanziario e stime di copertura

Il fabbisogno finanziario residuo, come si è già detto, dipende dalla stima dei costi complessivi da sostenere. Tale stima è particolarmente complessa e soggetta ad una elevata incertezza. In generale, quando non sono state completate le fasi progettuali, i costi (provvisori) dei grandi progetti tendono ad essere sotto-stimati per un insieme di ragioni verificate da numerosi studi empirici. Tale sotto-stima risulta peraltro essere una tendenza sistematica dei grandi progetti di infrastrutture anche una volta completata la progettazione, in quanto vengono spesso sottovalutati i rischi propri di tali iniziative, con il risultato assai frequente di innescare una *escalation* nei costi di investimento.

Una rapida verifica dello stato progettuale delle opere deliberate consente, tuttavia, di svolgere alcune considerazioni.

In primo luogo occorre rilevare che, delle 86 opere deliberate, 34 si riferiscono ad interventi in fase di progettazione preliminare. Ma per essi è stato stimato un fabbisogno residuale pari a poco meno di 14 miliardi, che rappresenta circa il 44% del fabbisogno complessivo. Pertanto, allo stato attuale, quasi la metà del fabbisogno finanziario necessario per completare le opere è soggetto a maggiore probabilità di variazioni in aumento.

Un secondo elemento di incertezza nella stima del fabbisogno residuo deriva dalla segmentazione dei grandi progetti in lotti e dalla assenza di dati relativi

⁵⁰ Soggetti aventi natura giuridica simile all'ANAS che realizzano interventi in partenariato con soggetti privati.

all'intera opera⁵¹. Tale modalità è in certa misura – come si è già detto – inevitabile, se non auspicabile⁵². Gran parte dei progetti approvati dal Cipe sono costituiti da “lotti” e il costo delle opere – salvo alcune notevoli eccezioni⁵³ – è di norma riferito al lotto e non al progetto generale.

Questa circostanza aggiunge comunque un elemento oggettivo di incertezza nella previsione dei fabbisogni. Infatti, in primo luogo, nei casi in cui la Tabella A.4 segnala un fabbisogno residuale pari a zero, ciò non significa necessariamente che il progetto nella sua interezza sarà realizzato con le risorse messe a disposizione: a volte la certezza di copertura finanziaria si ha solo per una *parte di esso*⁵⁴. In secondo luogo, il completamento di tali “lotti” può produrre una nuova richiesta finanziaria (oggi non prevista) motivata proprio con la necessità di completare l'intervento già avviato, modificando il quadro generale di riferimento.

La problematica qui accennata rappresenta il motivo principale per cui con il presente Rapporto - già lo scorso anno, e in misura ancora maggiore questo secondo anno con le schede analitiche - si tenta prioritariamente di chiarire al di là di ogni dubbio gli aspetti definitori delle opere e degli interventi⁵⁵.

Sempre nella Tabella A.4 vengono riportate alcune informazioni disponibili sulla copertura finanziaria. Tali informazioni sono frammentarie e certamente incomplete. Esse hanno comunque lo scopo da un lato di inquadrare con più precisione la tipologia dei finanziamenti e dall'altro di effettuare una prima verifica dei tempi necessari al reperimento dei finanziamenti, una volta noto il cronoprogramma dei singoli interventi.⁵⁶

Le Tabelle 3.5 (vedi sopra), 3.6 e 3.7 (nelle quali si rielaborano i dati della tabella A.4, presentandoli per tipologia di finanziamento) possono consentire una

⁵¹ In una nota al margine della delibera Cipe del 21 dicembre 2001 si precisava che “gli importi indicati accanto a singole opere indicano esclusivamente parti limitate delle stesse, la cui somma non necessariamente corrisponde al costo totale indicato per l'intera infrastruttura, trattandosi, in molti casi, di sistemi infrastrutturali funzionalmente integrati.”)

⁵² Possono ricordarsi, in proposito, le osservazioni recentemente svolte dallo stesso Ministro Lunardi: “lo stanziamento è stato garantito solo per alcuni lotti funzionali e, in questa fase, non era opportuno bloccare risorse, bloccare, come si dice in termini tecnici, disponibilità di cassa che saranno invece necessarie tra 3 o, addirittura, 4 anni” (Convegno Ance-Agi su “La questione infrastrutturale”, Torino, 11-12 marzo 2005, *Intervento del Ministro delle Infrastrutture Pietro Lunari*, p. 14).

⁵³ Ad esempio, i 3 megalotti della Salerno-Reggio Calabria, le linee ad alta velocità, il sistema Mose, il collegamento ferroviario Torino-Lione.

⁵⁴ In questi casi, le Schede-opera del presente rapporto recano i chiarimenti necessari.

⁵⁵ Per citare uno degli esempi più macroscopici, sarebbe certamente errato confondere l'intera Autostrada SA-RC con i 3 megalotti registrati nelle nostre schede analitiche. Infatti, per questi ultimi non è registrato alcun fabbisogno residuo ed essi risultano dotati di copertura finanziaria integrale. Dalla *Tabella sullo stato degli interventi* (Vol. 2) risulta però che, per completare l'opera occorrono ancora 2,5 miliardi e che, trattandosi (per alcuni aspetti) di un investimento indivisibile, i maggiori benefici si avranno solo quando sarà completata la ristrutturazione dell'intera autostrada.

⁵⁶ Se, ad esempio, un progetto deve essere completato entro il 2008 e ha un fabbisogno residuo di 203,7 milioni (Collegamento ferroviario Arcisate-Stabio) occorre ovviamente verificare che i relativi finanziamenti possano essere reperiti in tempo utile. Solo approfondimenti di questo livello sarebbero idonei a fornire al Parlamento elementi informativi completi in sede di approvazione del programma generale.

maggior focalizzazione della problematica. L'analisi ha preso come punto di partenza i progetti, sulla base dei quali è stata individuata la più probabile modalità di finanziamento, che coinvolge anche il fabbisogno finanziario residuo (e quindi le previsioni di finanziamento), approssimando anche una stima delle diverse percentuali di incidenza.

Tabella 3.6 – Costi dichiarati dal CIPE e fabbisogno finanziario residuo per tipo di finanziamento
– *Composizione % verticale*

Tipo di finanziamento	Costi dei progetti (Fonte: CIPE)	Finanziamenti L. 166/2002 (per memoria)	Fabbisogno finanziario residuo
1A - senza tariffa	23,1	53,6	15,3
1B - a tariffa	19,9	18,6	20,7
TOTALE 1 (Pubblico)	43,0	72,3	36,0
2A - FS	7,0	3,9	9,2
2B - Anas e società concessionarie	9,1	7,2	13,2
2C - Ispa	20,1	1,5	28,1
2D - Project financing	5,7	15,1	2,1
TOTALE 2 (Pubblico-privato)	41,9	27,7	52,6
TOTALE 3 (Privato)	15,1	-	11,4
TOTALE GENERALE	100,0	100,0	100,0

Tabella 3.7 – Costi dichiarati dal CIPE e fabbisogno finanziario residuo per tipo di finanziamento
– *Composizione % orizzontale*

Tipo di finanziamento	Costi dei progetti (Fonte: CIPE)	Finanziamenti L. 166/2002 (per memoria)	Fabbisogno finanziario residuo
1A - senza tariffa	100,0	33,2	39,7
1B - a tariffa	100,0	13,4	62,2
TOTALE 1 (Pubblico)	100,0	24,0	50,1
2A - FS	100,0	7,9	77,9
2B - Anas e società concessionarie	100,0	11,3	86,5
2C - Ispa	100,0	1,1	83,9
2D - Project financing	100,0	38,1	22,0
TOTALE 2 (Pubblico-privato)	100,0	9,4	75,1
TOTALE 3 (Privato)	100,0	-	45,3
TOTALE GENERALE	100,0	14,3	59,8

La maggior parte dei finanziamenti ricade nelle categorie 1 e 2, mentre la categoria 3 rappresenta, allo stato attuale del Programma, una componente minore, la cui incidenza – in termini di valore – è fortemente influenzata dalla presenza del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina.

A parità di costi (Tabella 3.7), le risorse della legge obiettivo hanno nettamente privilegiato gli investimenti a totale carico del settore pubblico (categoria 1) che hanno ricevuto circa 2,5 volte i finanziamenti destinati alla categoria 2 (la cui copertura è solo parzialmente a carico del settore pubblico). Tale maggiore concentrazione a favore della categoria 1 potrebbe essere stata determinata dall'esigenza di assicurare tendenzialmente l'intera copertura finanziaria a questo tipo di progetti.

I cofinanziamenti privati *in senso proprio* (da collocare nelle sottocategorie 2B e 2D) rappresentano il 14,8 per cento del costo complessivo dichiarato e il 15,3 del fabbisogno residuale complessivo (Tabella 3.6).

Si segnala, poi, che, dalla Tabella 3.7 si ricava che, in rapporto ai costi da sostenere, la più alta quota di contributi della legge obiettivo è stata assegnata proprio ai progetti classificati 2D (38,1%), laddove mediamente questo rapporto è pari al 14,0%. Il decisore pubblico dimostra – in questo caso - di aver ritenuto rilevante proprio quell'“effetto incentivante” dei finanziamenti pubblici per i progetti con partecipazione dei privati, a cui si è fatto sopra riferimento. Tale effetto sembra però realizzarsi a condizione che i contributi pubblici superino una soglia minima.

Sulla base di quanto emerge dalle delibere CIPE, a fronte di un fabbisogno residuo di 31.546 milioni è possibile stimare in **11,446 milioni** (in grassetto nella Tabella A.4)⁵⁷ le risorse da calcolare a carico della legge 166/2002, pari al 36,3% del totale. Una valutazione che tiene conto delle diverse poste pubbliche individuate per ciascuna opera sulla base della Tabella A.4 e composta dall'intera categoria 1° e dalla parte di investimento non recuperata con le tariffe per la 1B (pari a circa 1.700 milioni) più 611 milioni nell'ambito della categoria 2A i 657 milioni della 2D e 1.640 milioni nella 2B (di competenza ANAS).

Si tratta di una prima previsione che dovrà essere verificata alla luce dell'evoluzione del programma e che potrebbe sicuramente trovare una maggiore rispondenza e precisione se si potesse disporre di:

- una standardizzazione delle informazioni fornite dal Cipe in sede di delibera.
- dati sulle opere in via di avvicinamento (“lista di attesa”)
- cronogrammi
- un quadro dettagliato relativo ai costi dei progetti generali e dei singoli lotti, delle loro variazioni, dei finanziamenti ottenuti e da richiedere sulle varie fonti.

⁵⁷ Tale stima è stata fatta sia sulla base di informazioni puntuali che in relazione alla tipologia dei finanziamenti. Si osservi che tale stima è da considerarsi “conservativa” in quanto rappresenta i *finanziamenti minimi* da garantire a carico della legge obiettivo.

Egualemente sarebbe particolarmente utile poter articolare le previsioni di fabbisogni di cassa secondo l'intero dispiegarsi del processo di spesa: occorre infatti considerare i tempi che mediamente intercorrono tra la concessione dei finanziamenti e l'assunzione di impegni di spesa e i tempi di realizzazione della spesa (pagamenti).

3.6 Conclusioni

Il 2° Rapporto costituisce un passo avanti lungo un percorso di conoscenza e soprattutto di messa a punto di strumenti di rilevazione e di monitoraggio in grado di consentire una visione puntuale dello stato di attuazione del programma sulle infrastrutture strategiche e sugli effetti della legge obiettivo.

Se, infatti, nel primo Rapporto lo sforzo maggiore era stato quello di identificare in modo univoco gli interventi, superando incertezze nominali e sovrapposizioni, così da offrire un punto di riferimento indispensabile per qualunque analisi e riflessione, nel secondo Rapporto, forti delle certezze identificative, si è puntato su un duplice approfondimento.

Così da un lato si è provveduto ad aggiornare la Tabella generale che riepiloga l'intero programma opera per opera, dall'altro si è puntato su uno scandaglio puntuale delle opere deliberate attraverso un'analisi specifica sulla struttura e la composizione dei finanziamenti e nella ricostruzione dettagliata della "storia" di ciascuna opera sia dal punto di vista dello stato di attuazione che dell'evoluzione procedurale che dal punto di vista delle risorse.

Assumendo come riferimento privilegiato le opere con una delibera di attuazione da parte del CIPE si è innanzitutto provveduto a sviluppare l'analisi sulle fonti di finanziamento e sulla struttura dei costi previsti in relazione alle risorse disponibili, così da poter identificare il fabbisogno residuo. Come si è visto si è trattato di un'analisi che ha consentito di aggiornare il costo delle opere e di monitorarne lo stato finanziario, contribuendo ad offrire un punto di vista obiettivo e documentato, anche tenendo conto di monitoraggi ed analisi di altre istituzioni. Si tratta come nel caso del precedente Rapporto di un contributo che vuole offrire appena un punto di partenza rispetto ad un lavoro più ampio, nel quale le varie strutture pubbliche ottimizzano le risorse a disposizione per una comune gestione di dati di grande rilievo ai fini delle decisioni di spesa.

Il secondo approfondimento, realizzato con questa nuova edizione del Rapporto è rappresentato dalle 85 schede analitiche illustrative di altrettante opere. Per la prima volta si mette a disposizione del Parlamento uno strumento essenziale per conoscere lo stato di attuazione specifico delle maggiori opere con delibera CIPE, ricostruendone la storia in dettaglio e evidenziando la composizione finanziaria e lo stato di attuazione.

La articolazione delle informazioni recate propone il problema dell'accesso permanente del Parlamento a dati aggiornati e dettagliati sull'attuazione del programma, problema che non sembra risolto dalla normativa vigente.

Quanto allo scenario generale che emerge dal Rapporto, sembra che possano essere confermate alcune delle conclusioni emerse già nel primo Rapporto del maggio 2004, con alcune integrazioni di un certo interesse.

La legge obiettivo ha rappresentato un elemento di discontinuità rispetto al quadro normativo tradizionale. Con i suoi elementi di "deroga" procedurale e di responsabilizzazione più precisa di alcune fasi "delicate" del processo, dalla pianificazione concordata tra Stato e Regioni, al ruolo centrale del CIPE, fino all'accorpamento di passi decisionali e alla possibilità di procedere monetizzando il rischio di contestazione, la legge n. 443 del 2001 – a prescindere da ogni valutazione - ha sicuramente determinato la (o, per lo meno, contribuito alla) apertura di una nuova stagione di opere pubbliche.

I dati riportati nel capitolo sul mercato dei lavori pubblici evidenziano il ruolo del programma pur all'interno di uno scenario complessivamente più dinamico rispetto al passato.

Risultano, invece, fondate alcune riserve sul numero eccessivo di opere e sulla loro grande varietà non solo dimensionale, ma anche di impatto sul territorio. La consapevolezza della necessità di individuare anche all'interno del programma alcune priorità ha portato al DPEF 2005 - 2008 nel cui ambito l'organizzazione per corridoi ha di fatto indicato una strategia selettiva, segnalando e accorpendo gruppi di opere intorno ad una logica di crescita competitiva in un'ottica europea.

Aver posto al centro dell'analisi la capacità del programma o di "pezzi" di esso di aumentare la capacità del sistema economico nazionale in una logica di integrazione europea costituisce un'indicazione appropriata che, tuttavia, appare di difficile valutazione, almeno allo stato attuale, considerato che il numero di opere in fase di completamento sono pochissime e che il programma – come emerge chiaramente anche dai dati di sintesi del Rapporto e per ogni singola opera - inizierà ad avere una sua consistenza e di conseguenza un impatto evidente a partire almeno dal 2007.

Questi tempi vengono del resto confermati anche da alcune indagini come ad esempio la rilevazione semestrale condotta (dal 2002) dalla Banca d'Italia su un campione di circa 500 grandi imprese che operano nel settore dei lavori pubblici, nella quale gli effetti della legge obiettivo non sono ancora visibili, e anzi dove si registra addirittura una lieve flessione dei fatturati medi nell'anno 2005 rispetto ai due anni precedenti, soprattutto per le imprese del Mezzogiorno e per quelle di dimensione minore.

Il motivo di questo mancato impatto deriva dal fatto che la rilevazione della Banca d'Italia è effettuata "a valle" dell'intero processo, là dove gli effetti

dell'attuazione del programma non sono ancora visibili (o sono appena visibili, anche perché nascosti dall'effetto di compensazione della contrazione generale di tutte le attività produttive in atto negli ultimi semestri)⁵⁸.

Quanto rilevato dalla Banca d'Italia evidenzia poi un problema più generale di collocazione della rilevazione. Quanto più la rilevazione è effettuata "a monte" (progettazioni, o addirittura progettazioni preliminari) tanto più gli effetti di discontinuità introdotti dalla legge obiettivo sono oggettivamente riscontrabili. Mentre, man mano che la rilevazione si sposta verso valle (completamento della fase progettuale, bando, aggiudicazione, cantierizzazione, effetti di cassa, fine lavori) gli effetti complessivi registrati sono minori.

Esiste, infatti, una curva fisiologica di cui solo rilevazioni fra loro coordinate, sulla base di una forte standardizzazione dei dati, potrebbero dar conto con maggiore chiarezza.

In sintesi si può affermare che allo stato attuale del programma:

- sono ancora molte le opere in una fase di progettazione e consistente è ancora la quota del preliminare;
- si è assistito nel corso del 2005 ad una accelerazione delle iniziative da parte del CIPE, che ha dato avvio a risorse e approvato progetti importanti;
- permane una incertezza in merito alle attribuzioni finanziarie (che già dalla prossima legge finanziaria potrà valutarsi con maggior chiarezza);
- resta aperta l'alea sui tempi di completamento soprattutto di quelle opere a maggiore impatto territoriale, su cui pesano le incognite della capacità di attrazione degli investimenti privati;
- resta tutta da valutare la capacità di incidere del programma nei tempi brevi sul sistema imprenditoriale delle costruzioni e sugli scenari competitivi.

⁵⁸ E' significativo che, invece, la penalizzazione delle imprese minori confermi, anche nella rilevazione della Banca d'Italia, la tendenza generale, già marcatamente evidenziata dai dati sul mercato dei lavori pubblici, a riprova del fatto che si tratta – in questo caso – di una tendenza generale, che la legge obiettivo può avere incoraggiato, ma non determinato.

APPENDICE – LE OPERE DELIBERATE DAL CIPE

Tabella. A.1 – Finanziamenti concessi dal Cipe per singolo intervento e per anno a valere sui fondi specificamente destinati alle legge obiettivo (escluso FAS) *(milioni di euro)*

<i>Intervento</i>	<i>Del. CIPE</i>	⁵⁹	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>Totale</i>
Passante autostradale di Mestre ⁶⁰	92/02 80/03	LI		10,3				10,3
		VA		113,4				113,4
Quadrilatero Marche-Umbria	93/02 13/04	LI		14,7		12,8	54,9	82,4
		VA		60,2		140,0	600,0	900,2
Aut. Salerno-Reggio Cal. 1° megalotto (1° macrol.)	96/02	LI	63,6					63,6
		VA	700,0					700,0
Completamento G.R.A. di Roma	107/02	LI	35,6					35,6
		VA	392,2					392,2
Sistema Mo.S.E	109/02 40/04	LI	40,9			64,9		105,8
		VA	450,0			709,0		1.159,0
S.S.V. Fondo Valle Isclero	110/02	LI		5,6				5,6
		VA		61,8				61,8
Colleg. linea Alifana - linea 1 Metro Napoli (tratta Aversa C.-Piscinola)	111/02	LI	8,2					8,2
		VA	90,0					90,0
Sottosuolo Napoli: collina Camaldoli - lato Soccavo	112/02	LI		0,3	0,3			0,6
		VA		3,3	3,2			6,5
Sottosuolo di Napoli: p.e. Vallone S. Rocco	113/02	LI	2,8					2,8
		VA	31,0					31,0
Acquedotto Favara di Burgio	137/02	LI	1,8	1,8				3,6
		VA	20,0	19,6				39,6
Acquedotto Gela-Aragona	136/02	LI	2,5	2,4				4,9
		VA	27,0	26,6				53,6
Adduttore del Sinni: ristruttur. e telecontrollo	138/02 54/04	LI		0,9	0,8			1,7
		VA		10,0	8,4			18,4
Acq. Frida, Sinni e Pertusillo: imp. Montalbano J.	139/02	LI		0,7	0,7			1,5
		VA		8,0	8,0			16,0
Imp.irrigui dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	140/02	LI		0,9	0,9			1,8
		VA		10,0	10,0			20,0
Linea 1 Metro Napoli tratta Dante-Garibaldi-C.ro direz.	141/02	LI	11,4					11,4
		VA	125,0					125,0
Adeguamento S.S. 156 Monti Lepini 2° lotto	144/02	LI		2,2	3,3			5,5
		VA		24,0	36,0			60,0
Grandi Stazioni	10/03 44/04	LI	0,9		22,8			23,7
		VA	9,9		250,9			260,8

⁵⁹ LI = Limite di impegno; VA = Volume attivabile.

⁶⁰ La delibera n. 80/2003 è stata modificata dalla delibera n. 6/2004.

<i>Intervento</i>	<i>Del. CIPE</i>	⁵⁹	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>Totale</i>
Access. Metropolitana Fiera Milano – Prol. M1 fino a Pero-Rho	22/03	LI			10,0			10,0
		VA			110,3			110,3
Access. Stradale Fiera Milano	22/03	LI		5,6	11,0			16,6
		VA		62,0	120,8			182,8
Asse autostr. Messina-Siracusa-Gela tronco Catania-Siracusa	55/03	LI			0,8			0,8
		VA			9,0			9,0
Strada Tre Valli - Tratto Eggi-S. Sabino	56/03	LI		1,3				1,3
		VA		14,6				14,6
Interporto Civitavecchia	57/03	LI		1,0				1,0
		VA		11,2				11,2
Collegamento Flumineddu-Tirso	59/03 88/04	LI	0,02					0,02
		VA	0,2					0,2
Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (Basso Flumendosa-Picocca)	58/03	LI	0,03					0,03
		VA	0,4					0,4
Sist. idrici Flumendosa-Campidano e Tirso	60/03	LI	4,6	1,5				6,1
		VA	50,6	16,5				67,1
Acquedotto Molisano Centrale ⁶¹	62/03	LI	0,03					0,03
		VA	0,4					0,4
Acquedotto Molisano Destro	61/03	LI	0,02					0,02
		VA	0,2					0,2
Linea C Metro di Roma	65/03 105/04	LI		14,3	14,5			28,7
		VA		156,9	159,1			316,0
Ponte Stretto di Messina	66/03	LI						-
		VA						-
Metro Bologna - Linea 1	67/03	LI		0,1	19,6			19,6
		VA		0,8	215,3			216,1
Autostrada Messina - Palermo ⁶²	68/03 108/04	LI						-
		VA						-
Piastra portuale Taranto	74/03	LI		0,3	1,6			2,0
		VA		3,7	17,8			21,5
Interporto di Catania	75/03	LI		0,3	1,6			2,0
		VA		3,7	18,0			21,7
"Terzo valico Giovi" AV/AC Milano-Genova	78/03	LI						-
		VA						-
Tratta ferrov. Genova Voltri-Genova Brignole	79/03	LI						-
		VA						-
Hub interportuale di Gioia Tauro	89/03	LI		0,4	0,7			1,1
		VA		4,6	7,6			12,2

⁶¹ In proposito è intervenuta anche una delibera, non ancora disponibile, approvata nella seduta del 20 dicembre 2004.

⁶² Si veda anche l'Allegato A della delibera n. 21/2004.

<i>Intervento</i>	<i>Del. CIPE</i>	⁵⁹	2002	2003	2004	2005	2006	<i>Totale</i>
Interporto di Battipaglia ⁶³ 1° stralcio funzionale	112/03	LI						-
		VA						-
Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione	113/03	LI						-
		VA						-
AV/AC Milano-Verona	120/03	LI						-
		VA						-
Linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	124/03	LI						-
		VA						-
Dir. Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti Tratto Terni (Loc. S. Carlo)-Conf.reg.	131/03	LI						-
		VA						-
Rete elettrica S. Fiorano Robbia	9/04	LI						-
		VA						-
Racc. autostradale tra A4 e Valtrompia	12/04	LI						-
		VA						-
Aut. Salerno-Reggio C. 2° megalotto (5° macrol.)	14/04	LI				40,4	68,8	109,2
		VA				441,7	752,0	1.193,7
Piastra logistica umbra	15/04	LI				2,7		2,7
		VA				29,3		29,3
Linea ferroviaria Saronno - Seregno	41/04	LI				4,4		4,4
		VA				48,5		48,5
Elettrodotto Turbigo-Bovisio tratto Turbigo-Rho	42/04	LI						-
		VA						-
Irrigaz. Basso Molise con fiumi Biferno e Fortore	20 ott. 2004 ⁶⁴	LI						-
		VA						-
S.S. 131 "Carlo Felice" da km 23+885 a km 47+000	43/04	LI				4,8	6,5	11,4
		VA				52,5	71,5	124,0
Nodo di Catania Interram. staz.centrale	45/04	LI				1,1		1,1
		VA				11,6		11,6
Linea ferr. Bari-Taranto tratta Bari S.Andrea-Bitetto	46/04	LI				1,9	0,9	2,8
		VA				21,3	9,7	31,0
Acquedotto del Ruzzo Gran Sasso lato Teramo	47/04	LI				2,0	1,3	3,4
		VA				22,4	14,4	36,8
Utilizz. rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori	48/04	LI				2,7	2,1	4,8
		VA				29,5	22,8	52,3
Diga torrente Menta	49/04	LI				1,0	1,1	2,1
		VA				11,2	12,0	23,2
Collegam. A12 (Roma-Fiumicino)-Terracina	50/04	LI					23,8	23,8
		VA					259,6	259,6
Bretella autostradale Cisterna-Valmontone	50/04	LI				6,3	2,9	9,2
		VA				68,5	31,5	100,0

⁶³ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

⁶⁴ Pre-Cipe del 20 ottobre 2004 (Fonte: Relazione S.T.M. del 30/12/2004).

<i>Intervento</i>	<i>Del. CIPE</i>	⁵⁹	2002	2003	2004	2005	2006	<i>Totale</i>
Opere in Lauria e acqued. Valli del Noce e del Sinni	52/04	LI				1,8	0,5	2,4
		VA				20,0	6,0	26,0
Acq. Valle dell'Agri 1° lotto funzionale	53/04	LI				1,0	0,6	1,6
		VA				11,0	6,3	17,3
Linea Metro M5 da Garibaldi a Monza Bettola tratta Garibaldi-Bignami	56/04	LI					16,1	16,1
		VA					175,7	175,7
Prolung. linea Metro M1 a Monza Bettola, tratta Sesto Fs-Monza Bettola	56/04	LI					4,9	4,9
		VA					54,0	54,0
Ferrov. Arcisate-Stabio tratta Arcisate-conf.Stato	82/04	LI						-
		VA						-
Trasp. Rapido Rimini ⁶⁵ Fiera-Cattolica tratta Rimini Fs - Riccione Fs	86/04	LI						-
		VA						-
Aut. Salerno-Reggio Cal. 3° megalotto (6° macrol.)	95/04	LI					18,3	18,3
		VA					200,0	200,0
Linea 6 Metro di Napoli: tratta Mostra – Municipio	20 dic. 2004	LI						-
		VA						-
Trasp. rapido di massa città di Parma ⁶⁶	107/04	LI						-
		VA						-
Conca di accesso al porto di Cremona	100/04	LI						-
		VA						-
Hub portuale di Civitavecchia	20 dic. 2004	LI						-
		VA						-
Hub portuale di Tries	99/04	LI						-
		VA						-
S.S. 16 - S.S. 613 Variante est. di Lecce	98/04	LI						-
		VA						-
Corrid. Jonico Taranto-Sibari-Reggio C. S.S. 106 Jonica Megalotto 2	106/04	LI						-
		VA						-
Corrid. Jonico Taranto-Sibari-Reggio C. S.S. 106 Jonica - Megalotto 5bis	106/04	LI						-
		VA						-
Conturizzazione utenze idriche Basilicata	20 dic. 2004	LI						-
		VA						-
Impianto di potab. Conza e acquedotto Ofanto	96/04	LI						-
		VA						-
S.S. 275 Tratta Maglie-S.M. di Leuca	92/04	LI						-
		VA						-
S.S. 28 Variante tra Pieve di Teco e Ormea	93/04	LI				0,4		0,4
		VA				4,8		4,8

⁶⁵ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

⁶⁶ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

<i>Intervento</i>	<i>Del. CIPE</i>	⁵⁹	2002	2003	2004	2005	2006	<i>Totale</i>
S.S. 28 Variante Imperia - Aurelia bis	93/04	LI					0,4	0,4
		VA					5,0	5,0
Racc. autostr. Cisa A15 – Autostr. Brennero A22 Fontevivo-Nogarole Rocca	94/04	LI						-
		VA						-
Ferrov. Monaco-Verona: galleria del Brennero	89/04	LI					4,1	4,1
		VA					45,0	45,0
Adduttore idraulico S.Giuliano-Ginosa 2° lotto	113/04	LI					2,9	2,9
		VA					31,9	31,9
Acq. Montescuro Ovest	20 dic. 2004	LI					1,9	1,9
		VA					20,5	20,5
S.S. 2 Cassia da km 41+30 a km 74+400	11/05	LI					0,6	0,6
		VA					6,6	6,6
Interporto di Nola	18 mar. 2005	LI						-
		VA						-
Racc. autostr. Ospitaletto-Montichiari	18 mar. 2005	LI						-
		VA						-
Ferrovia Novara-Seregno variante di Galliate	18 mar. 2005	LI						-
		VA						-
Autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse	13/05	LI						-
		VA						-
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	18 mar. 2005	LI						-
		VA						-
TOTALE		LI	172,4	64,7	88,6	148,4	212,7	686,8
		VA	1.896,9	710,9	974,4	1.621,3	2.324,5	7.528,0

Tabella A.2 – Interventi finanziati dal CIPE e relativo quadro finanziario

(milioni di euro)

Interventi	Del. CIPE	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbis. residuo
			Legge 166/02	Altri fin. statali ⁶⁷	Finanz. locali ⁶⁸	Finanz. UE	Altri fin. ⁶⁹	
Passante autostradale di Mestre ⁷⁰	92/02 80/03	750,0	113,4				I 636,6	-
Quadrilatero Marche-Umbria	93/02 13/04	2.156,7	900,2	26,9	139,9		P 432,5	657,3
Aut. Salerno-Reggio Cal. 1° megalotto	96/02	597,0	⁷¹ 597,0					-
Completamento G.R.A. di Roma	107/02	613,1	392,2				M 220,9	-
Sistema Mo.S.E	109/02 40/04	4.131,7	1.159,0	⁷² 150,0				2.822,7
S.S.V. Fondo Valle Isclero	110/02	61,8	61,8					-
Coll. linea Alifana - linea 1 Metro Napoli tratta Aversa C.-Piscinola	111/02	232,4	90,0				M 108,6	33,8
Sottosuolo di Napoli: cons. collina Camaldoli lato Soccavo	112/02	6,5	6,5					-
Sottosuolo di Napoli: p.e. Vallone S. Rocco	113/02	31,0	31,0					-
Acquedotto Favara di Burgio	137/02	65,9	39,6		7,9	18,4		-
Acquedotto Gela-Aragona	136/02	89,2	53,6		10,7	24,9		-
Adduttore del Sinni: ristruttur. e telecontrollo	138/02 54/04	20,0	18,4	1,6				-
Acqued. Frida, Sinni e Pertusillo: Montalbano J.	139/02	16,0	16,0					-
Imp. irrigui dx Ofanto e dx Rendina agro di Lavello	140/02	20,0	20,0					-
Linea 1 Metro di Napoli tratta Dante-Garibaldi-Centro direz.	141/02	689,0	125,0	361,5	160,9			41,6
S.S. 156 dei Monti Lepini 2° lotto	144/02	67,1	60,0					7,1

⁶⁷ Compreso Anas e FAS.

⁶⁸ Regioni, Province e Comuni.

⁶⁹ In tale colonna all'importo viene premessa una delle seguenti sigle che indica la provenienza del finanziamento:

M = finanziamenti pubblici misti; F = FS; A = Concess. autostradale; I = I.S.p.A.; P = Soggetti privati.

⁷⁰ La delibera n. 80/2003 è stata modificata dalla delibera n. 6/2004.

⁷¹ Il finanziamento a valere sulla L. 166/02 assegnato con la Delibera Cipe n. 96/2002 è di 700 milioni di euro. A seguito dell'aggiornamento del costo del 1° megalotto le "economie" realizzate in sede di aggiudicazione dei lavori del megalotto n. 1 (103 milioni di euro) sono state destinate al parziale finanziamento del 3° megalotto.

⁷² In proposito si segnala l'esistenza di un finanziamento (non desumibile da fonte Cipe) di 1.267,9. Ciò determinerebbe, quindi, un fabbisogno residuo di 1.704,8 anziché 2.822,7 milioni di euro.

Interventi	Del. CIPE	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbis. residuo
			Legge 166/02	Altri fin. statali ⁶⁷	Finanz. locali ⁶⁸	Finanz. UE	Altri fin. ⁶⁹	
Grandi Stazioni	10/03 44/04	609,8	260,8				F 349,0	-
Access. metropolitana Fiera Milano – Prol. M1 a polo fier. di Pero-Rho	22/03	264,4	110,3	148,4	5,7			-
Access. stradale Fiera Milano	22/03	387,1	182,8				A 109,9	94,4
Asse autostr. Messina-Siracusa-Gela tronco Catania-Siracusa	55/03	804,0	9,0	614,2		180,8		-
Strada Tre Valli - Tratto Eggi-S. Sabino	56/03	14,6	14,6					-
Interporto Civitavecchia	57/03	11,2	11,2					-
Collegamento Flumineddu-Tirso	59/03 88/04	39,2	0,2					39,0
Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (Basso Flumendosa-Picocca)	58/03	60,5	0,4					60,1
Sist. idrici Flumendosa-Campidano e Tirso	60/03	71,5	67,1					4,4
Acquedotto Molisano Centrale ⁷³	62/03	93,0	0,4	78,5				14,1
Acquedotto Molisano Destro	61/03	25,8	0,2					25,6
Linea C Metro di Roma	65/03 105/04	3.047,4	316,0	650,3	544,1			1.537,0
Ponte Stretto di Messina	66/03	6.099,2					P 2.500,0	3.599,2
Metro Bologna - Linea 1	67/03	453,9	216,2	90,6	139,1		P 8,0	-
Autostrada Messina - Palermo ⁷⁴	68/03 108/04	135,6		135,6				-
Piastra portuale Taranto	74/03	156,1	21,5	92,6	4,5		P 37,5	-
Interporto di Catania	75/03	59,9	21,7	0,8	15,0	1,5	P 20,9	-
"Terzo valico Giovi" AV/AC Milano-Genova	78/03	4.719,0					F 319,0	4.400,0
Tratta ferrov. Genova Voltri-Genova Brignole	79/03	622,4					F 10,8	611,6
Hub interportuale di Gioia Tauro	89/03	76,2	12,2					64,0
Interporto Battipaglia ⁷⁵ 1° stralcio funzionale	112/03	18,2		7,7		8,0	P 2,5	-
Collegamento ferroviario Torino-Lione	113/03	2.278,0						2.278,0

⁷³ In proposito è intervenuta anche una delibera, non ancora disponibile, approvata nella seduta del 20 dicembre 2004.

⁷⁴ Si veda anche l'Allegato A della delibera n. 21/2004.

⁷⁵ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

Interventi	Del. CIPE	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbis. residuo
			Legge 166/02	Altri fin. statali ⁶⁷	Finanz. locali ⁶⁸	Finanz. UE	Altri fin. ⁶⁹	
AV/AC Milano-Verona	120/03	5.104,1					F 633,6	4.470,5
Linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	124/03	792,2		1,3				790,9
Dir. Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti Tratto Terni (S.Carlo)-Conf.reg.	131/03	234,7		234,7				-
Rete elettrica S. Fiorano Robbia	9/04	23,0					P 23,0	-
Racc. autostradale tra A4 e Valtrompia	12/04	769,3					A 769,3	-
Aut. Salerno-Reggio Cal. 2° megalotto	14/04	1.193,7	1.193,7					-
Piastra logistica umbra	15/04	58,6	29,3		29,3			-
Linea ferroviaria Saronno - Seregno	41/04	74,6	48,5				M 26,1	-
Elettr. Turbigo-Bovisio tratto Turbigo-Rho	42/04	42,0					P 42,0	-
Irrigaz. Basso Molise fiumi Biferno e Fortore	20 ott. 2004 ⁷⁶	77,5						77,5
S.S. 131 "Carlo Felice" km 23+885 a km 47+000	43/04	133,3	124,0	9,3				-
Nodo di Catania Interram. staz.centrale	45/04	507,0	11,6					495,4
Ferrovia Bari-Taranto tratta Bari S.An.-Bitetto	46/04	200,0	31,0			27,0	F 142,0	-
Acqued. del Ruzzo Gran Sasso lato Teramo	47/04	36,8	36,8					-
Utilizz. rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori	48/04	52,3	52,3					-
Diga sul Menta	49/04	23,2	23,2					-
Collegam. A12 (Roma-Fiumicino)-Terracina	50/04	1.854,0	259,6					1.594,4
Bretella autostradale Cisterna-Valmontone	50/04	741,6	100,0					641,6
Opere in Lauria e acqued. Valli del Noce e del Sinni	52/04	26,0	26,0					-
Acq. Valle dell'Agri 1° lotto funzionale	53/04	17,3	17,3					-
Metro M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi-Bignami	56/04	495,2	175,7	81,7	54,2		P 183,6	-
ProL. Metro M1 a Monza Bettola, tratta Sesto Fs-Monza Bettola	56/04	174,9	54,0		70,4			50,5

⁷⁶ Pre-Cipe del 20 ottobre 2004 (Fonte: Relazione S.T.M. del 30/12/2004).

Interventi	Del. CIPE	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbis. residuo
			Legge 166/02	Altri fin. statali ⁶⁷	Finanz. locali ⁶⁸	Finanz. UE	Altri fin. ⁶⁹	
Ferrov. Arcisate-Stabio	82/04	203,7						203,7
Trasp. Rapido Rimini ⁷⁷ Fiera-Cattolica tratta Rimini Fs - Riccione Fs	86/04	93,0						93,0
Aut. Salerno-Reggio Cal. 3° megalotto	95/04	675,0	303,0	372,0				-
Linea 6 Metro di Napoli: Mostra-Municipio	20 dic. 2004	567,0						567,0
Trasp. rapido di massa città di Parma ⁷⁸	107/04	306,8						306,8
Conca di accesso al porto di Cremona	100/04	61,3						61,3
Hub portuale di Civitavecchia	20 dic. 2004	473,8						473,8
Hub portuale di Trieste	99/04	272,0						272,0
S.S. 16 - S.S. 613 Variante est. di Lecce	98/04	36,2		36,2				-
Corr. Jonico S.S. 106 Jonica Megalotto 2	106/04	740,0		438,0	190,0	112,0		-
Corr. Jonico S.S. 106 Jonica Megalotto 5bis	106/04	134,0		134,0				-
Conturizz. utenze idriche Basilicata	20 dic. 2004	59,5		59,5				-
Impianto di pot. Conza e acquedotto dell'Ofanto	96/04	49,0		36,6			P 12,4	-
S.S. 275 Tratta Maglie-S.M. di Leuca	92/04	165,5			165,5			-
S.S. 28 Variante Pieve di Teco-Ormea	93/04	200,7	4,8					195,9
S.S. 28 Variante Imperia - Aurelia bis	93/04	213,8	5,0					208,9
Racc. autostr. Cisa A15 - Autostr. Brennero A22 Fontevivo-Nogarole Rocca	94/04	1.832,7						1.832,7
Ferrov. Monaco-Verona: galleria del Brennero	89/04	2.550,0	45,0					2.505,0
Adduttore idraulico S.Giuliano-Ginosa	113/04	31,9	31,9					-
Acq. Montescuro Ovest	20 dic. 2004	82,1	20,5	43,0			P 18,6	-
S.S. 2 Cassia	11/05	303,9	6,6					297,3
Interporto di Nola	18 mar. 2005	31,0						31,0

⁷⁷ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

⁷⁸ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanziamenti disponibili</i>					<i>Fabbis. residuo</i>
			<i>Legge 166/02</i>	<i>Altri fin. statali⁶⁷</i>	<i>Finanz. locali⁶⁸</i>	<i>Finanz. UE</i>	<i>Altri fin.⁶⁹</i>	
Racc. autostr. Ospitaletto Montichiari	18 mar. 2005	295,9					A 295,9	-
Ferrovia Novara-Seregno variante di Galliate	18 mar. 2005	87,4						87,4
Autostrada A4 Quarto d'Altino-Villesse	13/05	746,9					A 746,9	-
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	18 mar. 2005	284,8		284,8				-
TOTALE		52.723,6	7.528,2	4.089,8	1.537,2	372,6	7.649,6	31.546,3

Tabella A.3 – Opere approvate dal CIPE dal 21/10/02 al 27/5/05 (Fonte: Struttura tecnica di missione del MIT)
(milioni di euro)

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanz. disp.le</i>	<i>Autofinanz.</i>	<i>Finanz. 02-04</i>	<i>Finanz. 05-06</i>	<i>Fondi FAS</i>	<i>Fabb. residuo</i>
OPERE STRADALI								
Salerno Reggio Calabria: 1° megalotto	96/02	597,04	0,00	0,00	597,04	0,00	0,00	0,00
Salerno Reggio Calabria: 2° megalotto	14/04	1.193,68	0,00	0,00	83,58	1.110,10	0,00	0,00
Salerno Reggio Calabria: 3° Megalotto ⁷⁹	95/04	674,98	0,00	0,00	102,96	0,00	572,02	0,00
Roma G.R.A.	107/02	613,07	220,84	0,00	392,23	0,00	0,00	0,00
S.S.V. "Fondo Valle Isclero"	110/02	61,79	0,00	0,00	61,79	0,00	0,00	0,00
Adeg. SS 156 Monti Lepini: 2° Lotto Pontinia-Sezze	144/02	67,12	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	7,12
Accessibilità stradale Fiera di Milano ⁸⁰	22/03	387,14	204,38	0,00	182,76	0,00	0,00	0,00
Asse Autostr. Messina Siracusa Gela tr.co Catania Siracusa ⁸¹	55/03	804,00	277,02	0,00	9,00	0,00	0,00	517,98
Strada tre Valli: Eggi S.Sabino	56/03	14,56	0,00	0,00	14,56	0,00	0,00	0,00
Autostrada Messina Palermo ⁸²	68/03	135,60	50,00	0,00	0,00	0,00	85,60	0,00
Passante di Mestre ⁸³	80/03	750,00	0,00	636,60	113,40	0,00	0,00	0,00
Terni-Rieti: Terni confine regionale	131/03	234,74	234,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	12/04	769,30	0,00	769,30	0,00	0,00	0,00	0,00
Quadrilatero Umbria Marche ⁸⁴	13/04	2.156,71	166,72	432,48	89,86	809,96	0,00	657,69
S.S. 131 Carlo Felice	43/04	133,34	9,29	0,00	0,00	124,05	0,00	0,00
Corridoio tirrenico meridionale – Colleg. A12 - Appia (Formia)	50/04	1.854,00	0,00	1.594,44	0,00	259,56	0,00	0,00
Bretella Cisterna-Valmontone	50/04	641,00	0,00	384,60	0,00	100,00	0,00	156,40
SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di colleg. alla SS 28	93/04	200,67	0,00	0,00	0,00	4,75	0,00	195,92
SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	93/04	213,80	0,00	0,00	0,00	4,99	0,00	208,82
Completamento SS 16 SS613 variante esterna di Lecce	98/04	36,21	36,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
S.S. 275 Maglie-S.M. Leuca	92/04	165,53	165,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Racc. autostr. CISA - Brennero Fontevivo - Nogarole Rocca ⁸⁵	94/04	1.550,00	0,00	917,00	0,00	0,00	0,00	633,00

⁷⁹ L'importo di 102,96 Meuro è stato recuperato dal finanziamento del 1° megalotto - Fondi FAS.

⁸⁰ A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo sono risultati maggiori costi per i quali il MIT dovrà individuarne la copertura che dovrà essere validata dal CIPE.

⁸¹ Il fabbisogno residuo sarà a carico di ANAS S.p.A.

⁸² Si veda anche la delibera n. 108/2004 e l'Allegato A della delibera n. 21/2004. Si ricorda, inoltre, che 50 Meuro sono a carico dell'accantonamento per il triennio 2003-2005, previsto dalla delibera n. 23/2003 su proposta del MIT.

⁸³ La delibera n. 80/03 è stata modificata dalla delibera n. 6/04. Cfr. anche la delibera n. 92/02.

⁸⁴ Si veda anche la delibera n. 93/2002.

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanz. disp.le</i>	<i>Autofinanz.</i>	<i>Finanz. 02-04</i>	<i>Finanz. 05-06</i>	<i>Fondi FAS</i>	<i>Fabb. residuo</i>
S.S. 106 megalotto 5 bis	106/04	134,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134,00	0,00
S.S. 106 megalotto 2	106/04	740,00	652,00	0,00	0,00	0,00	88,00	0,00
Raccordo autostr. Ospitaletto Montichiari	18 mar. 2005	295,82	0,00	295,82	0,00	0,00	0,00	0,00
Collegamento Campogalliano - Sassuolo	18 mar. 2005	284,76	0,00	284,76	0,00	0,00	0,00	0,00
Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)	11/05	295,02	0,00	0,00	0,00	6,60	0,00	288,42
Ampliamento A4 Quarto d'Altino-Villesse	13/05	746,85	0,00	746,85	0,00	0,00	0,00	0,00
Raccordo A4 Villesse-Gorizia ⁸⁶	27 mag. 2005	100,99	14,60	86,38	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE OPERE STRADALI		15.851,72	2.031,33	6.148,23	1.707,18	2.420,01	879,62	2.665,34
OPERE FERROVIARIE								
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	79/03	622,40	10,80	0,00	0,00	0,00	0,00	611,60
Linea AV/AC Milano - Genova: terzo valico dei Giovi ⁸⁷	78/03	4.719,00	0,00	319,00	0,00	0,00	0,00	4.400,00
Linea AV/AC Milano-Verona	120/03	4.720,00	56,61	576,00	0,00	0,00	0,00	4.087,39
Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione ⁸⁸	113/03	2.278,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.278,00
Linea Passo Corese-Rieti	124/03	792,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	792,20
Nodo di Catania, interrimento stazione centrale ⁸⁹	45/04	507,00	0,00	0,00	0,00	11,61	0,00	495,39
Linea Ferroviaria Saronno - Seregno	41/04	74,58	25,82	0,00	0,00	48,53	0,00	0,23
Linea Bari-Taranto/ tratta Bari S. Andrea - Bitetto	46/04	200,00	142,00	0,00	0,00	31,00	0,00	27,00
Nuovo Valico del Brennero (galleria di base) ⁹⁰	89/04	2.550,00	0,00	0,00	0,00	45,00	0,00	2.505,00
Accessibilità Malpensa: Nuovo collegamento Arcisate-Stabio ⁹¹	82/04	203,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	203,71
Linea Novara-Seregno: variante della tratta di Galliate	18 mar. 2005	87,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87,42
Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho ⁹²	27 mag. 2005	302,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	302,45
Messina- Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo ⁹³	27 mag. 2005	1.970,00	1.970,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia ⁹⁴	27 mag. 2005	223,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	223,92

⁸⁵ Ipotizzando un ribasso d'asta del 20% il costo di 1.832,72 scenderebbe a 1.550 di cui circa il 59% a carico della società concessionaria.

⁸⁶ I restanti 14,60 Meuro saranno a carico della Regione Friuli Venezia Giulia.

⁸⁷ Finanziamento di 319 Meuro secondo quanto previsto dalla delibera n. 24/2003.

⁸⁸ Importo previsto nel piano delle priorità.

⁸⁹ Finanziamento per la sola progettazione definitiva.

⁹⁰ Il MIT propone al CIPE l'erogazione di 45 Meuro secondo quanto previsto dal CdP a valere sui fondi Legge Obiettivo.

⁹¹ Il costo passa a 203,71 Meuro considerando le prescrizioni.

⁹² Importo comprensivo delle prescrizioni.

⁹³ Copertura finanziaria prevista dal Contratto di programma RFI.

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanz. disp.le</i>	<i>Autofinanz.</i>	<i>Finanz. 02-04</i>	<i>Finanz. 05-06</i>	<i>Fondi FAS</i>	<i>Fabb. residuo</i>
Direttrice Orte Falconara. Raddoppio Spoleto - Terni ⁹⁵	27 mag. 2005	529,00	529,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE OPERE FERROVIARIE		19.779,68	2.734,23	895,00	0,00	136,14	0,00	16.014,31
METROPOLITANE								
Napoli – Colleg. Linea Alifana – Linea 1 tr. Aversa-Piscinola	111/02	232,40	108,60	0,00	90,00	0,00	0,00	33,80
Completamento Linea 1 tratta Dante- Centro Direzionale	141/02	689,00	564,00	0,00	125,00	0,00	0,00	0,00
Accessibilità Metropolitana Fiera di Milano: prolung. M1	22/03	116,05	5,77	0,00	110,28	0,00	0,00	0,00
Metro C di Roma ⁹⁶	65/03	3.047,00	1.194,37	0,00	316,00	0,00	0,00	1.536,63
Metro di Bologna: linea Fiera Michelino-Staveco ⁹⁷	67/03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nuova metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola	56/04	174,94	70,40	0,00	0,00	54,00	0,00	50,54
Nuova metropolitana M5 da p.za Garibaldi a Monza Bettola tratta Garibaldi - Bignami ⁹⁸	56/04	495,16	135,93	183,56	0,00	175,67	0,00	0,00
Completem. Linea 6 Metro di Napoli tratta Mostra-Municipio	20 dic. 2004	567,00	330,00	0,00	0,00	0,00	0,00	237,00
Sistema di trasporto rapido di massa per la città di Parma ⁹⁹	107/04	306,84	96,84	0,00	0,00	172,11	0,00	37,89
Trasporto rapido costiero (TRC) Rimini Fiera-Cattolica ¹⁰⁰	86/04	81,33	31,74	7,00	0,00	42,59	0,00	0,00
TOTALE METROPOLITANE		5.709,72	2.537,65	190,56	641,28	444,37	0,00	1.895,86
ALTRE OPERE IN AMBITO URBANO								
Napoli risanamento sottosuolo: consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli – lato Soccavo	112/02	6,50	0,00	0,00	6,50	0,00	0,00	0,00
Napoli risanamento sottosuolo: risanamento igienico –sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	113/02	31,00	0,00	0,00	31,00	0,00	0,00	0,00
Programma Grandi stazioni ¹⁰¹	10/03	578,21	317,40	0,00	260,81	0,00	0,00	0,00
Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto pubblico-privato su gomma	27 mag. 2005	35,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,60

⁹⁴ Importo comprensivo delle prescrizioni.

⁹⁵ Copertura finanziaria prevista dal Contratto di programma RFI.

⁹⁶ La delibera n. 65/03 ha riguardato il primo lotto funzionale di 1.510,368 Meuro rappresentato dalle tratte T3, T4 e T5, ed ulteriori attività di indagini e progettazione definitiva delle altre tratte del "tracciato fondamentale". In data 20 dicembre 2004 il CIPE ha proceduto alla sola approvazione della tratta T7 e del nuovo piano economico.

⁹⁷ Annullata dalla sentenza della Corte Costituzionale n.233 del 2004.

⁹⁸ I restanti 319,49 Meuro sono a carico degli Enti locali e del promotore.

⁹⁹ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

¹⁰⁰ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione). Il costo è stato ribassato di 11,36 Meuro per la riduzione delle unità di trazione.

¹⁰¹ Nella seduta del 29/9/04 è stato approvato il progetto definitivo del sistema di videosorveglianza per un importo di 51,06 Meuro.

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanz. disp.le</i>	<i>Autofinanz.</i>	<i>Finanz. 02-04</i>	<i>Finanz. 05-06</i>	<i>Fondi FAS</i>	<i>Fabb. residuo</i>
TOTALE ALTRE OPERE IN AMBITO URBANO		651,31	317,40	0,00	298,31	0,00	0,00	35,60
HUB PORTUALI E INTERPORTUALI								
Hub interportuali-Area Romana: piastra logistica interporto di Civitavecchia	57/03	11,18	0,00	0,00	11,18	0,00	0,00	0,00
Hub portuale di Taranto	74/03	156,15	97,09	37,54	21,52	0,00	0,00	0,00
Hub interportuale di Catania	75/03	59,93	17,39	20,81	21,73	0,00	0,00	0,00
Hub interport. di Gioia Tauro	89/03	76,16	0,00	0,00	12,20	0,00	0,00	63,96
Hub interport. Nola - Battipaglia - Marcianise: Interporto di Battipaglia ¹⁰²	112/03	18,20	18,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Piastra log. umbra Terni e Narni.	15/04	19,12	9,56	0,00	9,56	0,00	0,00	0,00
Piastra log. umbra Foligno	15/04	26,94	13,47	0,00	13,47	0,00	0,00	0,00
Piastra log. umbra C.Cast.-S.Giu.	15/04	12,50	6,25	0,00	6,25	0,00	0,00	0,00
Hub Portuale Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	20 dic. 2004	473,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	473,84
Nuova Conca di Cremona ¹⁰³	100/04	61,25	1,60	0,00	0,00	0,00	0,00	59,65
Hub Portuale di Trieste	99/04	272,00	46,80	0,00	0,00	0,00	0,00	225,20
Hub Interportuale Nola - Potenziam. infrastrutture esterne viabilità d'accesso	18 mar. 2005	30,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,99
Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostr. tra A12 Roma-Civitavecchia e interporto	27 mag. 2005	18,01	0,00	0,00	0,00	18,01	0,00	0,00
TOTALE HUB PORTUALI E INTERPORTUALI		1.236,27	210,36	58,35	95,91	18,01		853,64
SCHEMI IDRICI								
Acquedotto Gela Aragona	136/02	89,21	35,64	0,00	53,57	0,00	0,00	0,00
Acquedotto Favara di Burgio	137/02	65,90	26,34	0,00	39,56	0,00	0,00	0,00
Adduttore del Sinni - ristrutturazione e telecontrollo	138/02	20,00	0,00	0,00	18,40	0,00	0,00	1,60
Acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo – imp. di potabilizz. di Montalbano Jonico	139/02	16,00	0,00	0,00	16,00	0,00	0,00	0,00
Impianti irrigui dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	140/02	20,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00
Opere di collegamento Flumineddu -Tirso	58/03	39,19	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	39,03
Schema n 39 P.R.G.A.	59/03	60,50	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	60,15
Interconnessione Tirso Flumendosa	60/03	67,09	0,00	0,00	67,09	0,00	0,00	0,00
Acqued. Molisano Centrale ¹⁰⁴	62/03	78,84	0,00	0,00	0,37	0,00	78,47	0,00
Acquedotto Molisano destro	61/03	25,82	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00	25,63

¹⁰² Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

¹⁰³ Da definire in seguito alla definizione del finanziamento ex L 413/98.

¹⁰⁴ In proposito è intervenuta anche una delibera, non ancora disponibile, approvata il 20 dic. 2004.

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanz. disp.le</i>	<i>Autofinanz.</i>	<i>Finanz. 02-04</i>	<i>Finanz. 05-06</i>	<i>Fondi FAS</i>	<i>Fabb. residuo</i>
Acquedotto dell'Agri	53/04	17,28	0,00	0,00	0,00	17,28	0,00	0,00
Opere acquedottistiche valle Noce e valle Sinni	52/04	26,00	0,00	0,00	0,00	26,00	0,00	0,00
Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	47/04	36,81	0,00	0,00	0,00	36,81	0,00	0,00
Diga torrente Menta	49/04	23,24	0,00	0,00	0,00	23,24	0,00	0,00
Diga di Sa Stria sul Rio Monti Nieddu, trav. di Medau Aingius sul Rio Is Canargius	48/04	52,33	0,00	0,00	0,00	52,33	0,00	0,00
Schema idrico S. Giuliano-Ginosa	113/04	31,87	0,00	0,00	0,00	31,87	0,00	0,00
Conturizzazione utenze civili	20 dic. 2004	59,51	0,00	0,00	0,00	0,00	59,51	0,00
Potabilizzatore di Conza	96/04	49,04	0,00	12,49	0,00	0,00	36,55	0,00
Acquedotto Montescuro Ovest	20 dic. 2004	82,12	61,58	0,00	0,00	20,54	0,00	0,00
TOTALE SCHEMI IDRICI		860,75	123,56	12,49	215,69	208,07	174,53	126,41
ALTRE OPERE								
Ponte sullo Stretto ¹⁰⁵	66/03	6.099,23	0,00	6.099,23	0,00	0,00	0,00	0,00
Variante di Cannitello	27 mag. 2005	19,00	19,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Progetto Mo.Se. ¹⁰⁶	109/02	3.441,00	1.08,87	0,00	450,00	709,00	0,00	2.173,13
RETE ELETTRICA								
Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano-Robbia	9/04	23,00	0,00	23,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Linea Turbigio-Bovisio tratta Turbigio-Rho	42/04	46,50	0,00	46,50	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE RETE ELETTRICA		69,50	0,00	69,50	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE OPERE STRATEGICHE		53.718,17	8.082,40	13.473,36	3.408,37	3.935,60	1.054,15	23.764,29

¹⁰⁵ Il fabbisogno residuo di 3.599,23 Meuro sarà finanziato con risorse private.

¹⁰⁶ Si veda anche la delibera n. 40/2004. Con la delibera n. 72/03 45 Meuro dei 450 sono stati assegnati ai comuni di Venezia, Chiggia e Cavallino Treponti; con la delibera n. 75/04 è stata concessa una seconda *tranche* di finanziamento di 71 Meuro ai Comuni di Chioggia e Venezia.

Tabella A.4 – Fabbisogno finanziario residuo, tipologia di finanziamento e informazioni relative alla copertura finanziaria e all'avvio dei lavori *(milioni di euro)*

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Fabbis. finanziario residuo¹⁰⁷</i>	<i>Tipo finanz.¹⁰⁸</i>	<i>Informazioni sulla copertura finanziaria</i>
Passante autostr. di Mestre ¹⁰⁹	92/02 80/03	0,0	2C	Finanziam. anticipati da ANAS da recuperare con pedaggi. Prestito di ISPA all'Anas
Quadrilatero Marche-Umbria	93/02 13/04	657,3	2D	Residuo da finanziare su L. 166/02
Aut. Salerno-Reggio Cal. 1° megalotto	96/02	0,0	1A (S)	
Completamento G.R.A. di Roma	107/02	0,0	1A (S)	
Sistema Mo.S.E	109/02 40/04	2.822,7 (1704,8)	1A (S)	
S.S.V. Fondo Valle Isclero	110/02	0,0	1A (S)	
Coll. linea Alifana - linea 1 Metro Napoli	111/02	33,8	1B (S/L)	
Sottosuolo di Napoli: collina Camaldoli - lato Soccavo	112/02	0,0	1A (S)	
Sottosuolo di Napoli: p.e. Vallone S. Rocco	113/02	0,0	1A (S)	
Acquedotto Favara di Burgio	137/02	0,0	1B (S/L)	
Acquedotto Gela-Aragona	136/02	0,0	1B (S/L)	
Adduttore del Sinni: ristruttur. e telecontrollo	138/02 54/04	0,0	1A (S)	
Acqued. Frida, Sinni e Pertusillo: Montalbano J.	139/02	0,0	1B (S)	
Imp. irrigui dx Ofanto e dx Rendina agro di Lavello	140/02	0,0	1B (S)	
Linea 1 Metro di Napoli tratta Dante-Garibaldi-C.ro direz.	141/02	41,6	1B (S/L)	
S.S. 156 dei Monti Lepini	144/02	7,1	1A (S)	
Grandi Stazioni	10/03 44/04	0,0	2A	
Access. metropolitana Fiera Milano – M1 fino a Pero-Rho	22/03	0,0	1B (S/L)	

¹⁰⁷ In grassetto sono riportati i valori del fabbisogno finanziario che prevedibilmente troveranno copertura con i fondi della legge obiettivo. I valori tra parentesi sono desumibili da fonti diverse dal CIPE e non vengono considerati ai fini del calcolo del totale e sono segnalati solo per memoria.

¹⁰⁸ S = statale; L = locale.

1A – Infrastrutture senza tariffa;

1B – Infrastrutture a tariffa;

2A – Finanziamento residuale da parte delle Ferrovie dello Stato;

2B – Finanziamento residuale da parte di società concessionaria;

2C – Finanziamento residuale da parte di ISPA;

2D – Finanziamento residuale da parte di privati in forma di project financing;

3 – Finanziamenti privati (senza apporti pubblici indiretti).

¹⁰⁹ La delibera n. 80/2003 è stata modificata dalla delibera n. 6/2004.

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Fabbis. finanziario residuo¹⁰⁷</i>	<i>Tipo finanz.¹⁰⁸</i>	<i>Informazioni sulla copertura finanziaria</i>
Acc. stradale Fiera Milano	22/03	94,4	2B (S/L)	Il fabbisogno residuo resta a carico della Provincia di Milano
Asse autostr. Messina-Siracusa-Gela tronco Catania-Siracusa	55/03	0,0	1A (S)	
Strada Tre Valli Tratto Eggi-S. Sabino	56/03	0,0	1A (S)	
Interporto Civitavecchia	57/03	0,0	1A (S)	
Collegamento Flumineddu-Tirso	59/03 88/04	39,0	1B (S)	Finanziamento finalizzato alla progettazione definitiva
Schema idrico Sardegna Sud-est (Basso Flumendosa-Picocca)	58/03	60,1	1B (S)	
Sistemi idrici Flumendosa-Campidano e Tirso	60/03	4,4	1B (S)	
Acqued. Molisano Centrale ¹¹⁰	62/03	14,1	1B (S)	Fabbisogno residuo a carico FAS
Acqued. Molisano Destro	61/03	25,6	1B (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
Linea C Metro di Roma	65/03 105/04	1.537,0	1B (S/L)	
Ponte Stretto di Messina	66/03	3.599,2	3	Progetto TEN - Finanziamenti privati
Metro Bologna - Linea 1	67/03	0,0	1B (S/L)	La Corte Costituzionale ha annullato la delibera Cipe
Autostrada Messina - Palermo ¹¹¹	68/03 108/04	0,0	1A (S)	
Piastra portuale Taranto	74/03	0,0	2D	Project financing art. 37-bis. A carico del promotore 37,5 Meuro
Interporto di Catania	75/03	0,0	2D (S/L)	
"Terzo valico Giovi" AV/AC Milano-Genova	78/03	4.400,0	2C	Progetto inserito nei TEN. Prestiti ponte con il sistema bancario. Intervento ISPA.
Tratta ferrov. Genova Voltri-Genova Brignole	79/03	611,6	2A	
Hub interportuale di Gioia Tauro	89/03	64,0	1B (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
Interporto Battipaglia ¹¹² 1° stralcio funzionale	112/03	0,0	2D	Finanziam. di altri lotti a carico parziale della L. 166/02
Colleg. ferroviario Torino-Lione	113/03	2.278,0	2A	Progetto TEN. Finanziamento atteso UE per la sezione internazionale
AV/AC Milano-Verona	120/03	4.470,5	2C	Progetto inserito nei TEN. Prestiti ponte con il sistema bancario. Intervento ISPA
Ferrovia Passo Corese-Rieti	124/03	790,9	1B (S/L)	

¹¹⁰ In proposito è intervenuta anche una delibera, non ancora disponibile, approvata nella seduta del 20 dicembre 2004.

¹¹¹ Si veda anche l'Allegato A della delibera n. 21/2004.

¹¹² Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Fabbis. finanziario residuo¹⁰⁷</i>	<i>Tipo finanz.¹⁰⁸</i>	<i>Informazioni sulla copertura finanziaria</i>
Dir. Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti (Terni S.Carlo-Conf.reg.)	131/03	0,0	1A (S)	
Rete elettrica S. Fiorano Robbia	9/04	0,0	2D	Progetto inserito nei TEN
Racc. autostradale tra A4 e Valtrompia	12/04	0,0	3	Finanziamento interamente a carico della concessionaria
Aut. Salerno-Reggio Cal. 2° megalotto	14/04	0,0	1A (S)	
Piastra logistica umbra	15/04	0,0	1A (S/L)	
Linea ferroviaria Saronno - Seregno	41/04	0,0	1B (S/L)	
Elettrodotto Turbigo-Bovisio tratto Turbigo-Rho	42/04	0,0	3	Costi finanziati con entrate tariffarie
Irrigaz. Basso Molise fiumi Biferno e Fortore	20 ott. 2004 ¹¹³	77,5	1B (S)	Residuo da finanziare su FAS
S.S. 131 "Carlo Felice" km 23+885 a km 47+000	43/04	0,0	1A (S)	Finanziamenti anticipati dall'Anas
Nodo di Catania Interram. stazione centrale	45/04	495,4	1A (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
Ferrovia Bari-Taranto tratta Bari S.Andrea-Bitetto	46/04	0,0	2A	
Acqued. del Ruzzo Gran Sasso lato Teramo	47/04	0,0	1B (S)	
Utilizz. rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori	48/04	0,0	1B (S)	
Diga sul Menta	49/04	0,0	1B (S)	
Collegam. A12 (Roma-Fiumicino)-Terracina	50/04	1.594,4 (637,8)	2B	40% a carico di risorse pubbliche statali (60% da ritorni di esercizio)
Bretella autostradale Cister-na-Valmontone	50/04	641,6 (256,6)	2B	40% a carico di risorse pubbliche statali (60% da ritorni di esercizio)
Opere in Lauria e acqued. Valli del Noce e del Sinni	52/04	0,0	1B (S)	
Acquedotto Valle dell'Agri	53/04	0,0	1B (S)	
Metro M5 da Garibaldi a Monza Bettola	56/04	0,0	2D (S/L)	Project financing art. 37-bis
Prol. Metro M1 a Monza Bettola, Sesto Fs-Monza Bettola	56/04	50,5	1B (S/L)	Residuo da finanziare su L. 166/02
Ferrov. Arcisate-Stabio	82/04	203,7	1B (S/L)	Incrementi costi del 10% e copertura da definire in sede di progetto definitivo
Trasp. Rapido Rimini ¹¹⁴ Fiera-Cattolica Rimini Fs - Riccione Fs	86/04	93,0	1B (S/L)	Nella seduta Cipe del 27/5/05 il MIT ha proposto l'assegnazione di un finanziamento di 42,857 Meuro a valere sulla L. 166/02

¹¹³ Pre-Cipe del 20 ottobre 2004 (Fonte: Relazione S.T.M. del 30/12/2004).

¹¹⁴ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Fabbis. finanziario residuo¹⁰⁷</i>	<i>Tipo finanz.¹⁰⁸</i>	<i>Informazioni sulla copertura finanziaria</i>
Aut. Salerno-Reggio Cal. 3° megalotto	95/04	0,0	1A (S)	
Linea 6 Metro di Napoli tratta Mostra-Municipio	20 dic. 2004	567,0 (237,0)	1B (S/L)	Da finanziare con 237 Meuro a carico della L. 166/02
Trasp. rapido di massa per la città di Parma ¹¹⁵	107/04	306,8	1B (S/L)	Nella seduta Cipe del 27/5/05 il MIT ha proposto l'assegnazione di un finanziamento di 172,112 Meuro a valere sulla L. 166/2002
Conca di accesso al porto di Cremona	100/04	61,3	1A (S)	
Hub portuale di Civitavecchia	20 dic. 2004	473,8	1A (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
Hub portuale di Trieste	99/04	272,0	1A (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
S.S. 16 - S.S. 613 Variante est. di Lecce	98/04	0,0	1A (S)	
Corridoio Jonico S.S. 106 Jonica Megalotto 2	106/04	0,0	1A (S)	
Corridoio Jonico S.S. 106 Jonica Megalotto 5bis	106/04	0,0	1A (S)	
Conturizzazione utenze idriche Basilicata	20 dic. 2004	0,0	1B (S)	
Impianto di potabilizz. Conza e acquedotto dell'Ofanto	96/04	0,0	1B (S/L)	
S.S. 275 Tratta Maglie-S.M. di Leuca	92/04	0,0	1A (S/L)	Costo dell'opera a carico della Regione Puglia
S.S. 28 Variante Pieve di Teco-Ormea	93/04	195,9	1A (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
S.S. 28 Variante Imperia - Aurelia bis	93/04	208,9	1A (S)	Residuo da finanziare su L. 166/02
Racc. autostr. Cisa A15 – Autostr. Brennero A22 Fontevivo-Nogaro Rocca	94/04	1.832,7 (751,4)	2B	Copertura ipotizzata per 41% a carico della L. 166/02 e per 59% con autofinanziamento concessionaria
Ferrov. Monaco-Verona: galleria del Brennero	89/04	2.505,0	1B (S)	Cofinanziamento UE per i TEN
Adduttore idraulico S.Giuliano-Ginosa	113/04	0,0	1B (S)	
Acquedotto Montescuro Ovest	20 dic. 2004	0,0	2D	
S.S. 2 Cassia	11/05	297,3	1A (S)	
Interporto di Nola	18 mar. 2005	31,0	1B (S)	
Racc. autostr. Ospitaletto Montichiari	18 mar. 2005	0,0	3	
Ferrovia Novara-Seregno variante di Galliate	18 mar. 2005	87,4	1B (S)	

¹¹⁵ Cfr. anche seduta CIPE del 27/5/2005 (proposta di decisione).

<i>Interventi</i>	<i>Del. CIPE</i>	<i>Fabbis. finanziario residuo¹⁰⁷</i>	<i>Tipo finanz.¹⁰⁸</i>	<i>Informazioni sulla copertura finanziaria</i>
Autostrada A4 Quarto d'Altino-Villesse	13/05	0,0	3	
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	18 mar. 2005	0,0	1A (S)	
TOTALE		31.546,3		