



*Ufficio per gli investimenti di rete e i servizi di pubblica utilità  
Servizio per le Infrastrutture e la regolazione dei servizi di pubblica utilità*

## IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE ALLA LUCE DELL'XI ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2013



*Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica*

**Hanno coordinato il lavoro:** Cons. Dott.ssa Isabella Imperato e Ing. Stefano Corsini

**Hanno collaborato al lavoro:** Arch. Roberto Ardigò, Dott.ssa Federica Di Piazza (Unità Tecnica Finanza di Progetto), Dott. Francesco Ricciardi (Unità Tecnica Finanza di Progetto)

Il presente documento, di proprietà della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, ha scopo informativo e divulgativo. I contenuti sono liberamente utilizzabili citando obbligatoriamente la fonte. Non sono consentite la pubblicazione e la vendita anche parziale del contenuto. I contenuti del presente documento non impegnano l'Amministrazione. SETTEMBRE 2014

---

## INDICE

1. INTRODUZIONE .....	3
2. DIMENSIONE FINANZIARIA ED EVOLUZIONE DEL PIS .....	5
3. STRUTTURA DEL PROGRAMMA .....	10
4. DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEL PIS.....	14
5. OPERE IN PPP INCLUSE NEL PERIMETRO CIPE.....	26
6. LINEE STRATEGICHE E OBIETTIVI DI PROGRAMMAZIONE .....	34
6.1. IL SISTEMA DI PRIORITÀ DEL PIS.....	34
6.2. VERSO UN SISTEMA CLASSIFICATORIO DEL PIS.....	37
ALLEGATO I - Campione per la verifica del modello metodologico (insieme delle opere identificate e singoli lotti) .....	48

## 1. INTRODUZIONE

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), di seguito Programma, fin dalla sua istituzione si propone di recuperare il divario infrastrutturale accumulato dall'Italia rispetto ai principali competitor europei. A tale fine è stata introdotta una disciplina innovativa rispetto al regime ordinario di approvazione, finanziamento, esecuzione e vigilanza sui lavori pubblici (la Legge 443/2001, c.d. Legge Obiettivo) e la prima versione del Programma delle Infrastrutture Strategiche per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese è stata approvata nel 2001 dal CIPE.

Nel corso degli oltre dieci anni dalla sua istituzione, il Programma ha subito progressive modifiche e integrazioni (raddoppiando la dimensione finanziaria complessiva) e ha assunto un ruolo rilevante nel quadro della più ampia politica di programmazione del Paese. Merita qui solo rinviare a due provvedimenti normativi che rafforzano la valenza programmatoria del documento:

- da un lato, le modifiche intervenute al Codice dei Contratti Pubblici, con l'art. 41 del Decreto Legge n. 201/2011 hanno previsto, tra l'altro, che il Documento di Economia e Finanza individui, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle infrastrutture da ritenersi prioritarie comprese nel Programma stesso;
- dall'altro, la Legge 196/2009 di riforma delle norme di contabilità e finanza pubblica e i successivi provvedimenti legislativi organici (in particolare il D.lgs. 228/2011) hanno riconosciuto nel Programma, e nel sistema di priorità in esso individuato, un documento nodale nel quadro di una programmazione efficiente della spesa pubblica.

Il quadro evolutivo del Programma delinea un crescente impegno di spesa pubblica in termini di recupero infrastrutturale. Nel medesimo tempo, continua a mancare un sistema di priorità trasparente, in ragione di un uso delle risorse pubbliche più efficace ed efficiente, così come di recente evidenziato in letteratura<sup>1</sup> tra gli elementi di criticità nel sistema programmatico in Italia: *“Per le opere della Legge Obiettivo, è fallito il tentativo di individuare poche rilevanti priorità strategiche, sulle quali indirizzare sforzi e fondi. Sono troppe e decisamente eterogenee le opere a cui si vuole assegnare la massima priorità [...]”*.

Lo Studio si propone di individuare, a partire dall'analisi critica dalle caratteristiche dimensionali, settoriali e territoriali del Programma, una modalità di classificazione delle opere in grado di restituire un quadro di priorità tra gli interventi.

A tal fine lo Studio stesso è articolato in cinque capitoli, corredati da schemi ed elaborazioni, che progressivamente analizzano, a partire dalla dimensione finanziaria del Programma e in ragione dei contenuti del medesimo (capitolo 2 e 3), la distribuzione territoriale degli interventi (capitolo 4), nonché il ruolo del Partenariato Pubblico Privato (PPP) nell'attuazione di opere che sono state oggetto di esame da parte del CIPE (capitolo 5). Il capitolo conclusivo analizza la coerenza del Programma sotto il profilo del sistema di priorità per pervenire ad una proposta di metodo finalizzata al rafforzamento del valore programmatico del documento.

---

<sup>1</sup> P. Casadio, M. Paccagnella in *La difficile programmazione delle infrastrutture in Italia* - Banca d'Italia, 2011.

I principali esiti dello Studio sono di seguito sintetizzati.

La dimensione finanziaria dell'11° Allegato è di 231,836 miliardi di euro, in lieve diminuzione rispetto alla precedente edizione e in controtendenza quindi rispetto alla crescita degli anni precedenti. Tale elemento deve essere accolto positivamente, anche in ragione dell'aumento delle risorse disponibili per il finanziamento delle opere incluse nel Programma stesso.

Gran parte del valore degli interventi e delle risorse è allocata su strade e autostrade, ferrovie, metropolitane ed interventi di protezione di Venezia dalle acque alte (Mo.S.E.). La struttura del Programma si articola in corridoi infrastrutturali, ambiti puntuali, sottoprogrammi e altre famiglie di infrastrutture individuate su base settoriale.

L'analisi della distribuzione territoriale del programma (in termini di costo e disponibilità finanziaria) evidenzia una tendenza a concentrare le risorse su opere d'interesse locale (ovvero che insistono sul territorio di un'unica regione) piuttosto che su opere d'interesse sovra regionale o nazionale. Le regioni in cui maggiormente si impegnano gli investimenti sono Lombardia, Veneto e Sicilia e, a seguire, Calabria, Campania, Lazio e Piemonte. Si osserva uno squilibrio tra i costi delle opere e l'effettiva disponibilità finanziaria, soprattutto nel settore ferroviario. Tale circostanza lascia intendere che le successive edizioni del Programma hanno sedimentato un eccesso di programmazione infrastrutturale che non si armonizza alle disponibilità finanziarie. Il complesso d'interventi inclusi nel sottoinsieme di opere già passate al vaglio del CIPE, il cosiddetto "Perimetro CIPE", evidenzia livelli di copertura finanziaria relativamente più elevati, confermando come tale insieme sia più rappresentativo delle reali possibilità di attuazione degli interventi stessi.

Il ruolo del PPP si conferma centrale per l'attuazione delle infrastrutture soprattutto nei settori autostradale (63%), stradale (14%) e della mobilità metropolitana (11%)<sup>2</sup>, mentre gli altri settori presentano livelli d'investimento marginali. Il successo dei modelli di PPP è riconducibile alla disponibilità delle risorse a copertura del fabbisogno: le opere attuate secondo schemi di PPP evidenziano infatti un'elevata *ratio* di copertura delle opere (96%). La composizione percentuale delle risorse tra pubbliche (25%) e private (75%) consente di stimare, pur nella limitatezza dell'analisi, che l'investimento pubblico è in grado di attivare risorse private di tre volte superiori.

A fronte di un sovradimensionamento del Programma rispetto alle risorse disponibili, la applicazione del quadro normativo vigente agevolerebbe la definizione di priorità nella programmazione, ferme restando le competenze del Ministero proponente. Il modello qui proposto per la classificazione delle opere evidenzia proprio come l'individuazione delle priorità possa essere rafforzata dal Ministero di settore, sotto i profili della metodologia impiegata e della aderenza alle disposizioni normative vigenti, in modo tale da ottenere un quadro delle infrastrutture strategiche basato su un maggior numero di variabili, significative e coerenti col complesso delle disposizioni di legge.

---

<sup>2</sup> Quote derivanti dal rapporto tra gli investimenti in PPP nei rispettivi settori e il totale delle opere in PPP incluse nel perimetro CIPE.

## 2. DIMENSIONE FINANZIARIA ED EVOLUZIONE DEL PIS

L'elenco aggiornato delle opere che costituiscono il Programma delle Infrastrutture Strategiche è riportato nella "Tabella 0 - Programma delle infrastrutture strategiche - Avanzamento complessivo" contenuta nell'11° Allegato Infrastrutture, di seguito Allegato, e parte integrante del Documento di Economia e Finanza (DEF) 2013. Il prospetto rappresenta la base informativa del presente Studio e riporta, per ciascun intervento, indicazioni riguardanti il soggetto aggiudicatore, il costo, le disponibilità complessive, il fabbisogno, lo stato di avanzamento, la/e regione/i interessata/e e la classificazione.

Il presente capitolo illustra le caratteristiche finanziarie del programma in ragione del suo valore complessivo e della disponibilità di risorse stanziare, nonché dei settori d'investimento privilegiati e dello stato di attuazione, al fine di rappresentare il quadro dell'impegno di spesa e del fabbisogno finanziario. La dimensione finanziaria complessiva del programma è di 231,836 miliardi di euro, di cui il 51% disponibile (pari a 117,926 miliardi di euro). La Figura 1 rappresenta l'evoluzione del valore del PIS dal 2001 ad oggi.

Figura 1 - Evoluzione del PIS dal 2001 ad oggi



Il valore complessivo del PIS è ripartito per il 66% tra il Centro e il Nord, includendo il Centro-Nord, e per il 31% al Sud; il rimanente è articolato tra interventi che interessano sia il Centro che il Sud e interventi diffusi su tutto il territorio. La distribuzione delle disponibilità e dei fabbisogni riflette la medesima ripartizione. Il prospetto seguente illustra i valori assoluti e percentuali relativi al costo, alla disponibilità e al fabbisogno per macroaree territoriali.

**Tabella 1 – Distribuzione della dimensione finanziaria del PIS per macroarea territoriale  
(in milioni di euro)**

Macroarea	Costo	(%) sul totale	Disponibilità	(%) sul totale	Fabbisogno	(%) sul totale
Nord	113.116	48,8%	56.759	48,1%	56.357	49,5%
Centro	31.280	13,5%	14.194	12,0%	17.086	15,0%
Sud	72.614	31,3%	35.123	29,8%	37.490	32,9%
Centro-Nord (1)	10.066	4,3%	10.066	8,5%	0	0,0%
Centro-Sud (2)	3.739	1,6%	757	0,6%	2.982	2,6%
Multiregionale (3)	1.022	0,4%	1.027	0,9%	-5	0,0%
<b>Totale</b>	<b>231.836</b>	<b>100,0%</b>	<b>117.926</b>	<b>100,0%</b>	<b>113.910</b>	<b>100,0%</b>

(1) opere che interessano sia il Centro che il Nord (Autostrada Orte-Mestre, linea ferroviaria Pontremolese e altre minori)

(2) opere che interessano sia il Centro che il Sud (Collegamento Termoli-San Vittore, collegamento sottomarino Sardegna-Penisola italiana SAPEI)

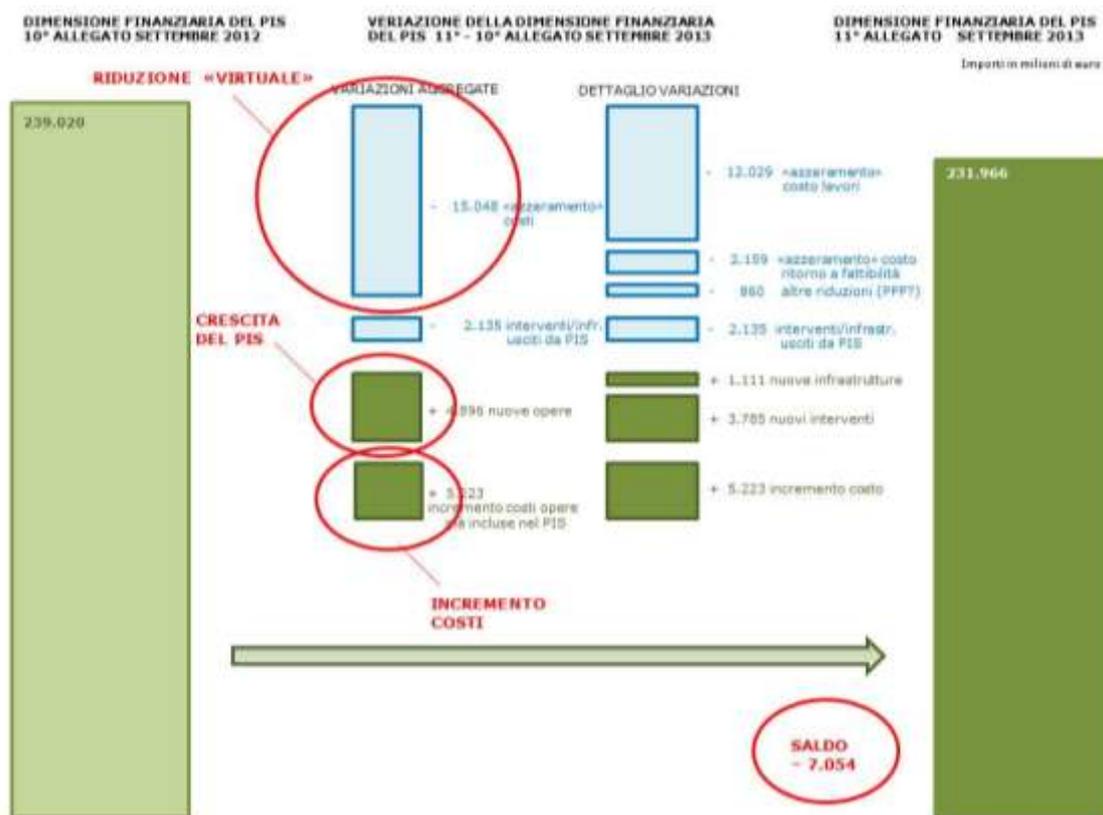
(3) Seimila Campanili, Interventi di sicurezza in mare, Programma interventi di Rfi, Programma piccoli interventi Anas, Piano interventi nelle telecomunicazioni)

La dimensione finanziaria complessiva del PIS appare inferiore di circa il 3% rispetto alla precedente edizione (2012): ciò è dovuto principalmente all'azzeramento dei costi stimati di opere per le quali si è tornati alla valutazione di fattibilità, o di opere finanziariamente considerate non più in funzione della loro realizzazione ma per la sola progettazione; tali effetti risultano parzialmente compensati dall'incremento di costo di alcune opere già incluse nei precedenti PIS e dall'inserimento di nuove infrastrutture o interventi (che comportano un incremento di costo pari al 5,9% del valore del Programma). È il caso, ad esempio, di:

- il Ponte sullo Stretto di Messina, che nell'edizione 2012 riportava un costo di 8,5 miliardi di euro completamente azzerati nell'11° edizione, pur permanendo l'infrastruttura nel Programma;
- l'eliminazione dei costi di realizzazione, attualmente sostituiti con l'indicazione dei soli costi di progettazione, di opere quali le linee ferroviarie Chiasso - Monza, Salerno - Battipaglia, Passo Corese - Rieti, i collegamenti ferroviari funzionali allo Stretto di Messina, la Grande viabilità di penetrazione a Trieste;
- l'azzeramento dei costi di interventi previsti a carico di risorse interamente private (variante alla SS 7 di Formia).

La Figura 2 riporta l'analisi della dimensione finanziaria del Programma e delle principali variazioni rispetto al 2012.

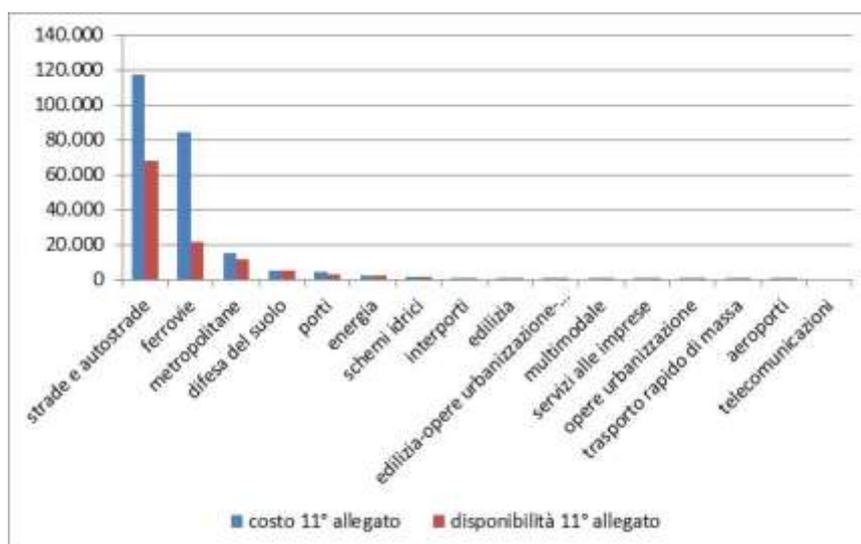
Figura 2 – Dimensione finanziaria complessiva



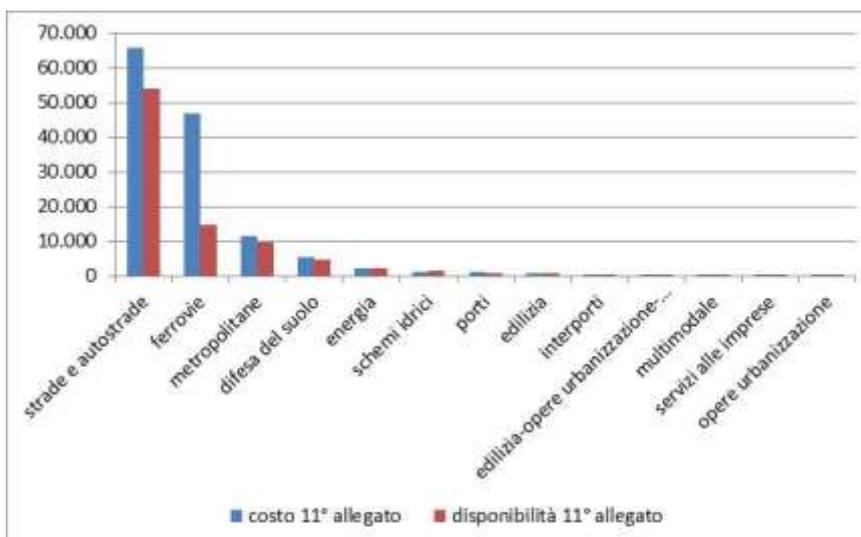
La disponibilità complessiva del Programma è invece passata dai 104,2 miliardi di euro del 2012 (44% del valore complessivo del Programma) a 117,9 miliardi di euro (51% circa del valore complessivo del Programma), con una crescita pari al 13%, superiore alla crescita del valore del Programma stesso (5,9%) per nuovi sub-interventi e nuove opere di cui sopra. Tale dato appare tuttavia parzialmente distorto dalla presenza di casi in cui le risorse disponibili totali risultano maggiori del costo dell'opera, presentando quindi eccedenza di finanziamento. Fermo restando che il costo degli interventi dovrebbe essere pari al limite di spesa definito dal CIPE (o al costo dell'ultima fase progettuale approvata prima della gara), il mancato computo del valore dell'eccedenza di finanziamento ha riflessi ai fini di un corretto computo delle disponibilità del Programma.

Dal punto di vista settoriale, sia nel caso del PIS (cfr. Figura 3) che nel caso del cd. Perimetro CIPE - ovvero dell'insieme di opere del PIS che sono state oggetto di una deliberazione del CIPE, cui è attribuibile il valore di 134,58 miliardi di euro e disponibilità per complessivi 89,97 miliardi -(cfr. Figura 4), gran parte del valore degli interventi e delle risorse è allocata su strade e autostrade, ferrovie, metropolitane e interventi di protezione di Venezia dalle acque alte (Mo.S.E.). La relazione tra costo e disponibilità del settore di riferimento mostra un evidente divario tra costi delle opere e disponibilità, soprattutto per il settore ferroviario.

**Figura 3 - Costi e disponibilità per settore delle opere del PIS (milioni di euro)**

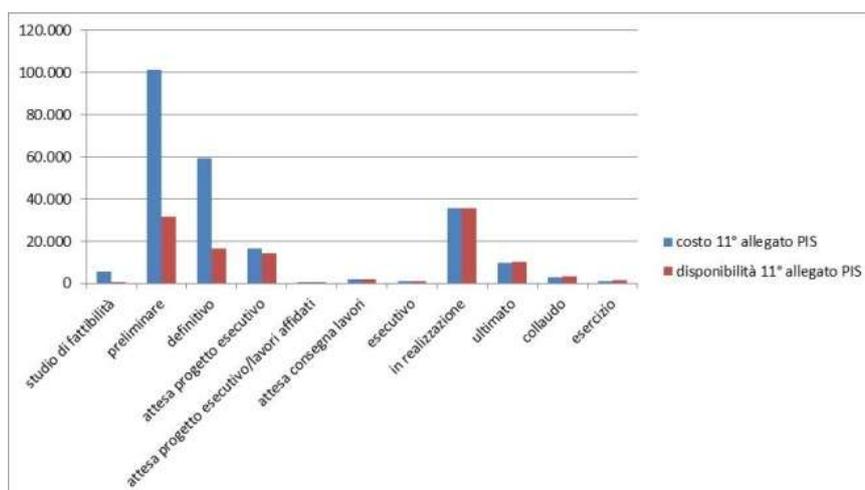


**Figura 4 - Costi e disponibilità per settore delle opere nel perimetro CIPE (milioni di euro)**



Dal punto di vista dell'attuazione, gran parte del valore delle opere del PIS fa riferimento a interventi in fase di progettazione preliminare, progettazione definitiva o realizzazione. Le opere ultimate hanno un valore complessivo poco inferiore a 10 miliardi di euro (cfr. Figura 5).

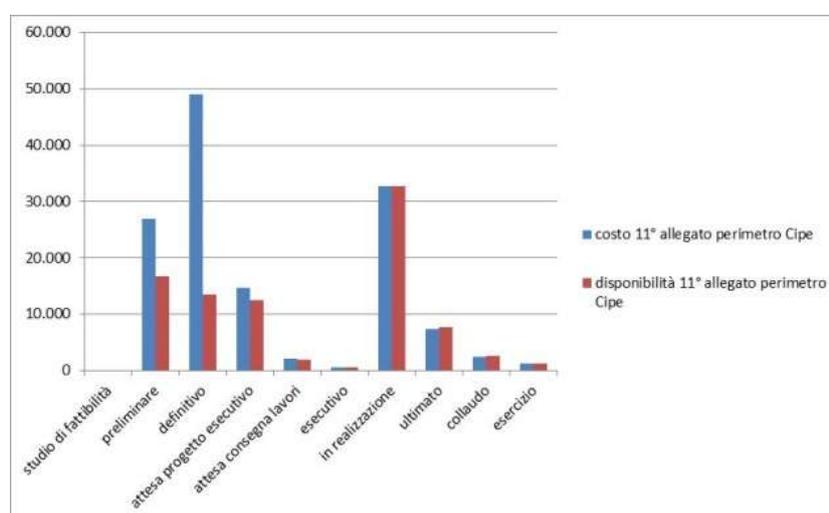
**Figura 5 - Costi e disponibilità per stato di attuazione delle opere del PIS (milioni di euro)**



Se si considerano le opere del Perimetro CIPE (cfr. Figura 6), il valore delle opere in progettazione definitiva è pari quasi al doppio rispetto alle opere in progettazione preliminare, con un valore delle opere in corso di realizzazione superiore a 30 miliardi di euro.

In ogni caso, sia nel caso del PIS sia nel caso del Perimetro CIPE, la copertura finanziaria delle opere in progettazione definitiva è mediamente inferiore al 30%, evidenziando la necessità di concentrare le risorse proprio su questi interventi, che sono in fase più avanzata di progettazione ma non dispongono delle risorse sufficienti a sostenere la fase realizzativa.

**Figura 6 - Costi e disponibilità per stato di attuazione delle opere nel Perimetro CIPE (milioni di euro)**



### 3. STRUTTURA DEL PROGRAMMA

Il PIS è costituito dall'elenco delle infrastrutture strategiche raggruppate per:

- corridoi infrastrutturali (valichi, corridoio plurimodale Padano, corridoio plurimodale Tirreno - Brennero, corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa, corridoio plurimodale Adriatico, corridoio plurimodale Dorsale centrale, corridoio trasversale e dorsale appenninico);
- ambiti puntuali (progetto salvaguardia della laguna e della città di Venezia, Ponte sullo Stretto di Messina, sistemi urbani, piastra logistica della Sardegna);
- altre famiglie di infrastrutture individuate su base settoriale (*hub* portuali, *hub* interportuali, grandi *hub* aeroportuali – allacciamenti stradali e ferroviari, schemi idrici, infrastrutture energetiche, piano interventi nelle telecomunicazioni, sedi istituzionali).

Nel PIS sono altresì presenti sottoprogrammi di opere di media/piccola dimensione non declinati in singoli interventi (è il caso di Piccole e medie opere nel Mezzogiorno, Programma interventi RFI, Programma piccoli interventi Anas, Seimila campanili, Interventi di sicurezza in mare).

Il presente capitolo illustra le modifiche e integrazioni dell'11° Allegato rispetto alla versione del 2012, che riguardano l'inserimento di infrastrutture ex novo, l'inserimento di interventi afferenti a infrastrutture già inserite nella precedente versione, modifiche di costo delle medesime opere e l'esclusione dal Programma di specifici interventi o programmi. Gli inserimenti di nuove infrastrutture sono specificati nella Tabella 2.

**Tabella 2 – Nuove infrastrutture previste dall'11° Allegato e relativi importi**

Sistemi infrastrutturali	Infrastrutture	Importo (mln di €)
Corridoi	Adeguamento della S.S. 16 Adriatica	316
	Autostrada regionale cispadana	1.308
Sistemi urbani	Seimila campanili - interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici ovvero realizzazione e manutenzione di reti viarie nonché di salvaguardia del territorio	100
	Interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella Laguna di Venezia	140
Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	(Asse attrezzato urbano) - SS 554 Eliminazione degli svincoli a raso - lotti funzionali	233
	Porto di Cagliari	90
Hub portuali	Porto di Marina di Carrara – interfaccia porto-città sistemazioni di accesso	38
Grandi hub aeroportuali - allacciamenti ferroviari e stradali	Interventi di sicurezza in mare	0
	Piano per lo sviluppo degli aeroporti strategici - infrastrutture di allaccio	92
Rete elettrica di trasmissione	Progetto di ricerca e sviluppo produzione elettrica da moto ondoso	0
Decreto del fare		

Programma interventi RFI	576
Programma piccoli interventi Anas	300
Rho Monza 2° lotto variante: attraversamento in sotterranea linea Milano - Saronno	55
Collegamento Valle d'Aosta	27
<b>Totale importo nuove infrastrutture</b>	<b>3.275</b>

A queste nuove infrastrutture, la cui dimensione finanziaria è pari a circa 3,3 miliardi di euro, si aggiunge l'inserimento di nuovi interventi nell'ambito di infrastrutture già esistenti, per un importo pari a circa 5,4 miliardi di euro. Si riporta di seguito l'elenco dei nuovi interventi (cfr. Tabella 3).

**Tabella 3 – Nuovi interventi previsti dall'11° Allegato e relativi importi**

<b>Infrastruttura strategica</b>	<b>Interventi</b>	<b>Incremento di costo (mln di €)</b>
Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione	Torino - Lione: opere di compensazione - fase 1	10
	Torino - Lione: opere di compensazione - fase 2	30
Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso	Quadruplicamento Fortezza Verona Sub lotto 2 circonvallazione di Trento	70
Accessibilità ferroviaria Malpensa	Accessibilità ferroviaria Malpensa terminal T1 e T2	114
Completamento stradale Corridoio 5 e valichi	Collegamento tra la SS 13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale sud di Udine - 2° lotto	160
Asse ferroviario Ventimiglia - Genova - Novara	Riorganizzazione dell'impianto ferroviario di GE Brignole - Terralba e nuova stazione	50
Napoli Pompei Salerno e raccordo	Potenziamento del raccordo Salerno Avellino SS7 SS 7bis (1° lotto Mercato San Severino - Fratte)	246
	Completamento del collegamento dell'autostrada SA - CE con la SA - NA (via Pompei) - S.S. n. 268 "del Vesuvio". Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri SS 268 del Vesuvio.	80
	Collegamento nuova base NATO di Giugliano	10
Asse ferroviario Bologna - Verona - Brennero	Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna 1° stralcio bretella Faenza	20
Asse viario Fano - Grosseto	Tratto 6: S. Stefano di Gaifa - Fano	215
Strada Tre Valli	Strada Tre Valli - tratta da San Giovanni di Baiano -	83
Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)	Rieti - L'Aquila - Navelli - SS 17 variante sud all'abitato dell'Aquila: collegamento con il secondo lotto di variante in località Bazzano e la SS 17 al km 45+000 (in località San Gregorio) lotto C	48
	Rieti L'Aquila Navelli SS260 Picente dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila - lotto III - adeguamento plano-altimetrico sede stradale da San Pelino a Marana di Montereale	25

Pedemontana Abruzzo - Marche (strada)	Tratta Capisano di Penna S. Andrea Bisenti (direzione	0
	Tratta Garufo di S. Omero SP 259 - fondo valle Salinello (direzione Ovest)	0
Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari -Reggio	SS 106 Megalotto 9: Crotone - Mandatoriccio	2.083
Sistema metropolitano regionale campano	Ex ferrovia Sepsa. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea Soccavo - Mostra tratte Soccavo-Monte Sant'Angelo)1° lotto 1° e 2° stralcio funzionale) e Monte Sant'Angelo-parco San Paolo (2° lotto funzionale)	247
	Ex ferrovia Sepsa Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea Soccavo - Mostra tratta Parco San Paolo -	121
	Metro Napoli Linea 1 tratta Centro Direzionale Capodichino Di Vittorio 1° stralcio	636
Sistema metropolitano regionale campano	Metropolitana di Salerno 1^ e 2^ fase	0
Percorso sotterraneo area metropolitana	Completamento sistema metropolitano area metropolitana di Cagliari - Cagliari Vesalio - Quartu	59
	Completamento sistema metropolitano area metropolitana di Cagliari - Quartu centro - Quartu fiume	16
	Completamento sistema metropolitano area metropolitana di Cagliari - Vesalio – Brotzu	28
	Completamento sistema metropolitano area metropolitana di Cagliari - Brotzu – Matteotti	28
	Completamento sistema metropolitano area metropolitana di Cagliari - Policlinico - Cittadella	6
Interventi velocizzazione sulla dorsale Cagliari	Adeguamento stazione ferroviaria di Cagliari e ampliamento presidio di manutenzione per accogliere in	7
	Impianti: PRG Stazione di Cagliari interscambio metro - treno	10
Hub Portuali - Civitavecchia	Porto di Gaeta	33
Hub Portuali - Trieste	Ampliamento banchina Molo 7 Porto di Trieste	90
	Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste	78
	Polo intermodale di Ronchi dei Legionari comprensivo della nuova stazione intermodale di Ronchi aeroporto	17
Hub portuale di Ravenna	Hub portuale di Ravenna infrastrutture ferroviarie retroportuali	70
Hub portuali - porto di Napoli e di Salerno	Nuova darsena porto di levante/adequamento collegamento ferroviario	450
	Porto di Pozzuoli	45
	Collegamento tangenziale di Napoli rete viaria e porto di Pozzuoli	154
Hub interportuali - sistema idroviario Padano	Progetto multi obiettivo di regimazione del fiume Po	2
	Sistemazione corrente libera fiume Po	0
	Eliminazione perdite canale CR - Pizzighettone	0
Hub Interportuali - Livorno	Hub Interportuale Livorno Guasticce scavalco ferroviario	14

Coll. SAPEI 500KVcc Fiume Santo Latina	Collegamento sottomarino SAPEI 500 KV cc ulteriore stralcio	30
<b>Totale nuovi interventi</b>		<b>5.385</b>

Nel Programma non è invece riportato l'intervento "Linea 1 della Metropolitana di Napoli, tratta Dante – Garibaldi - Centro direzionale", presente nel 10° Allegato con un costo di 1.473 milioni di euro.

Inoltre, rispetto alla precedente edizione del programma, si segnalano incrementi di costo per complessivi 5,5 miliardi di euro circa, che riguardano gli interventi riportati in Tabella 4.

**Tabella 4 – Incrementi di costo di interventi inclusi nel PIS**

Interventi	Incremento di costo (mln di €)	Note
Nuovo valico del Brennero	1.134	Già validato dal CIPE.
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	41	L'incremento riporta il costo al limite di spesa del progetto definitivo approvato dal CIPE nel 2008.
A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia	5	Il costo risulta variare tra 160 milioni di euro (8° Allegato), 147 milioni di euro (10° Allegato) e 152 milioni di euro (11° Allegato). Tutti i valori sono superiori al limite di spesa del progetto preliminare approvato dal CIPE (101 milioni di euro) nel 2005.
SS 38 Stelvio - lotto 1°, 1° stralcio Fuentes - Cosio	57	Il costo risulta variare tra 501 milioni di euro (8° Allegato), 198 milioni di euro (10° Allegato) e 255 milioni di euro (11° Allegato).
Asti Cuneo - tangenziale di Cuneo	24	Incremento coperto finanziariamente (copertura finanziaria interamente a carico del concessionario). Costo superiore al limite di spesa del progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2008.
Pedemontana veneta	150	Incremento coperto finanziariamente (copertura finanziaria parzialmente a carico del concessionario). Costo superiore al limite di spesa del progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2006
SS 415 Paullese - Ponte sull'Adda	17	Incremento senza copertura finanziaria
Agrigento Caltanissetta A19: lotto 2	220	L'incremento riporta il costo al limite di spesa del progetto definitivo approvato dal CIPE nel 2009.
Raddoppio tratta Termoli - Lesina	337	Di cui 106 milioni con copertura finanziaria. Progetto fuori "perimetro" CIPE.
Teramo mare: A14 casello di Mosciano S. Angelo - Giulianova	20	Incremento senza copertura finanziaria. Progetto fuori "perimetro" CIPE.
Orte - Mestre	2.806	Il costo risulta variare tra 9.768 milioni di euro (8° Allegato), 7.259 milioni di euro (10° Allegato) e 10.065 milioni di euro (11° Allegato). Incremento rispetto al limite di spesa fissato con la recente delibera n. 73/2013, non ancora registrata (7.259 milioni di euro).
Asse viario Fano - Grosseto - Tratto 4 lotto 7 Le Ville di Monterchi - Pamacciano	102	Incremento senza copertura finanziaria. Progetto fuori "perimetro" CIPE.

Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 1 parte 1 SS 77 Foligno - Pontelatrate ML1/L1/1.2	75	Di cui 60 milioni assegnati dal CIPE come anticipazione sui ricavi del PAV.
Tangenziale aree interne - Valle Caudina Pianodardine - 3° lotto 1° e 2° stralcio	67	Di cui 58 milioni con copertura finanziaria. Progetto fuori "perimetro" CIPE.
Linea M4 della metropolitana di Milano	323	Già "validato" dal CIPE e finanziariamente coperto.
Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini	16	Già "validato" dal CIPE e interamente coperto.
Metrotramvia di Milano - Parco Nord Desio / Seregno	19	Incremento coperto finanziariamente. Il nuovo costo è diverso dal limite di spesa fissato dal CIPE
Ferrovia circumvesuviana: raddoppio tratte Torre Annunziata - Castellammare di Stabia inclusa la riqualificazione stazioni Madonna dei Flagelli e via Nocera	1	
Asse mediano di scorrimento di Cagliari	14	Incremento non coperto finanziariamente. Progetto fuori dal perimetro CIPE
Hub Interportuali Segrate 1 lotto, 2° stralcio (SS 103 antica di Cassano)	37	Già "validato" dal CIPE e interamente coperto.
Piastra Logistica Umbra -Terni e Narni 1° stralcio	2	Il nuovo costo è diverso dal limite di spesa fissato dal CIPE
<b>Totale incrementi di costo</b>	<b>5.467</b>	

Gli incrementi di costo di cui alla Tabella 4 sono riconducibili a quattro diverse tipologie:

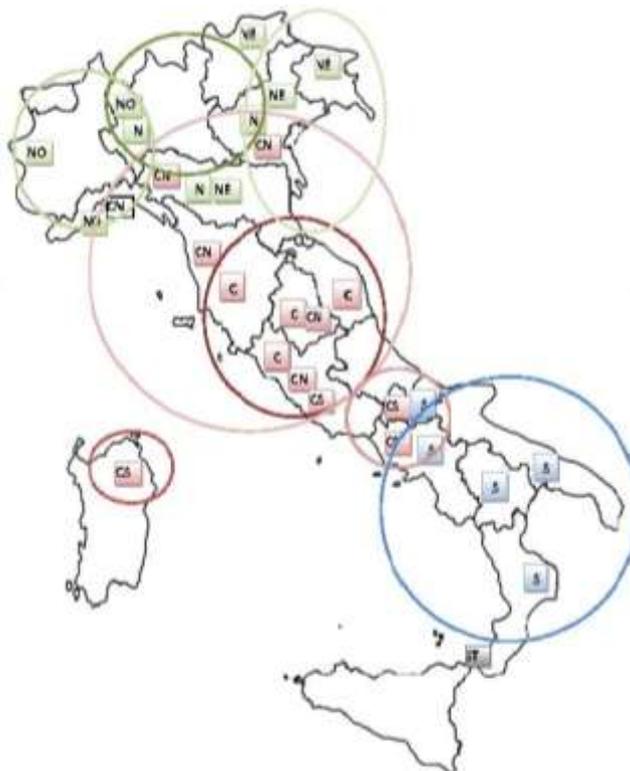
- interventi mai sottoposti alla approvazione del CIPE il cui costo non è ancora consolidato;
- incrementi di costo già validati dal CIPE dopo l'approvazione del progetto definitivo o limiti di spesa di nuovi progetti definitivi;
- incrementi di costo di progetti preliminari approvati dal CIPE da diversi anni che dovranno essere valutati in sede di approvazione del progetto definitivo;
- incrementi che riportano il costo al limite di spesa fissato dal CIPE in sede di approvazione del progetto definitivo, dopo che il costo stesso era stato "ridotto" in precedenti edizioni del Programma per effetto dei ribassi d'asta.

#### 4. DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEL PIS

Ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della Legge n. 443/2001, il PIS è predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni o Province autonome interessate, previa intesa della Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Gli Enti territoriali, Regioni, Province, Comuni e Comunità Montane, partecipano quindi nelle sedi istituzionali per esprimere le proprie esigenze, nell'ottica di una strategia globale di coesione nazionale. Il capitolo si propone di analizzare il PIS (sia nel suo complesso sia con riferimento al Perimetro CIPE) in termini di valore e

copertura finanziaria complessivi e parametrici (costo per chilometro quadrato e costo pro capite) su base territoriale a partire dai dati contenuti nell'11°Allegato. Si assume di seguito che le opere non afferenti unicamente a un territorio regionale, ma a più regioni (di seguito, "comparto interregionale"), vengano organizzate per raggruppamenti di regioni. A tal fine si sono individuate 8 aree geografiche (Centro, Centro - Nord, Centro - Sud, Nord<sup>3</sup>, Nord - Est, Nord - Ovest, Sud e Sud Stretto di Messina) illustrate nella Figura 7.

**Figura 7 – Classificazione delle aree geografiche alla base dell'analisi delle opere di interesse interregionale.**



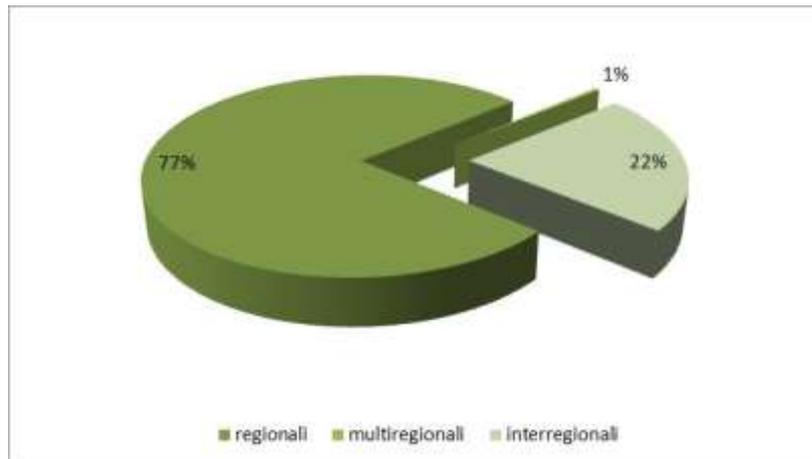
Sotto il profilo dei valori, sia nel caso dell'intero PIS (cfr. Figura 8), che nel caso dell'insieme interventi compresi del Perimetro CIPE (cfr. Figura 9), circa il 75% degli interventi ricade interamente nel territorio di una singola regione, rivelando una tendenza a concentrare le risorse su opere d'interesse regionale piuttosto che su opere d'interesse interregionale.

Le opere d'interesse nazionale (multiregionali), ovvero quelle diffuse sull'intero territorio, presentano un'incidenza marginale.

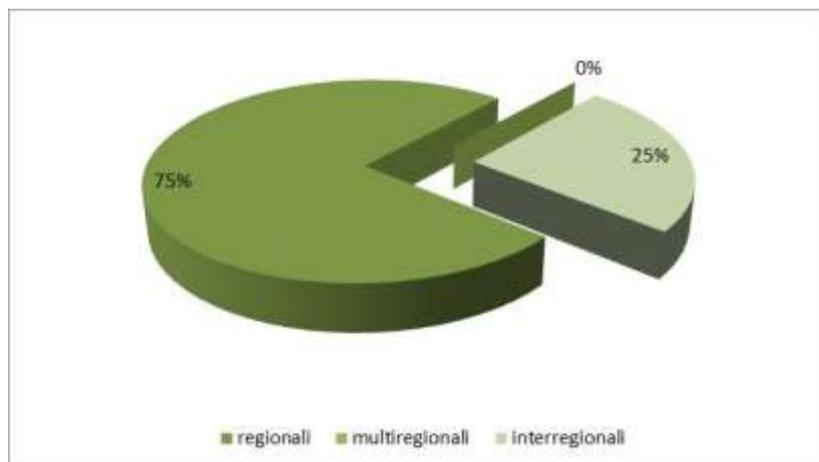
---

<sup>3</sup> L'area "Nord" comprende, insieme ad altri interventi di piccola dimensione, solo due opere: l'"AV Brescia – Verona" e il "Raccordo Autostradale CISA – Brennero" le quali ricadono sia nell'area "Nord -Ovest" sia "Nord -Est" e pertanto costituiscono un proprio aggregato territoriale.

**Figura 8 - Distribuzione percentuale del valore delle opere del PIS**

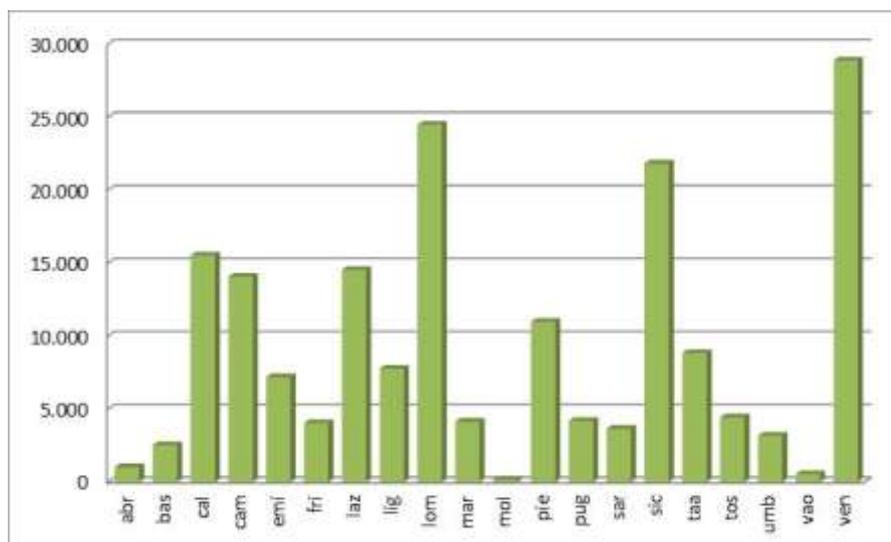


**Figura 9 - Distribuzione percentuale del valore delle opere nel Perimetro CIPE**

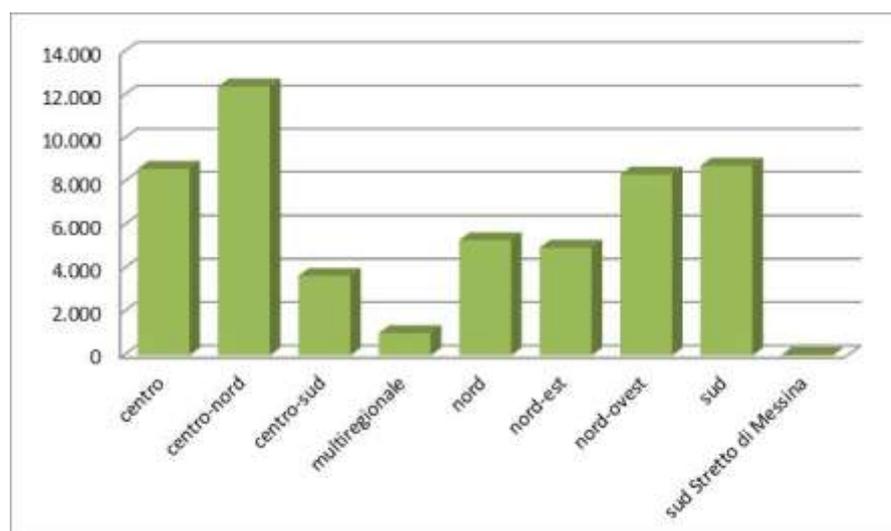


Le opere d'interesse regionale (cfr. Figura 10) sono concentrate in valore per la maggior parte in Veneto, Lombardia e Sicilia con, a seguire, Calabria, Campania, Lazio e Piemonte. Sotto la media nazionale, pari a circa 9 miliardi di euro, si trovano Abruzzo, Basilicata, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Sardegna, Trentino Alto Adige, Toscana, Umbria e Val d'Aosta. Le opere di interesse interregionale risultano prevalentemente concentrate nel Centro - Nord (cfr. Figura 11).

**Figura 10 - Valore delle opere del PIS ricadenti per intero nel territorio di una singola regione (milioni di euro)**

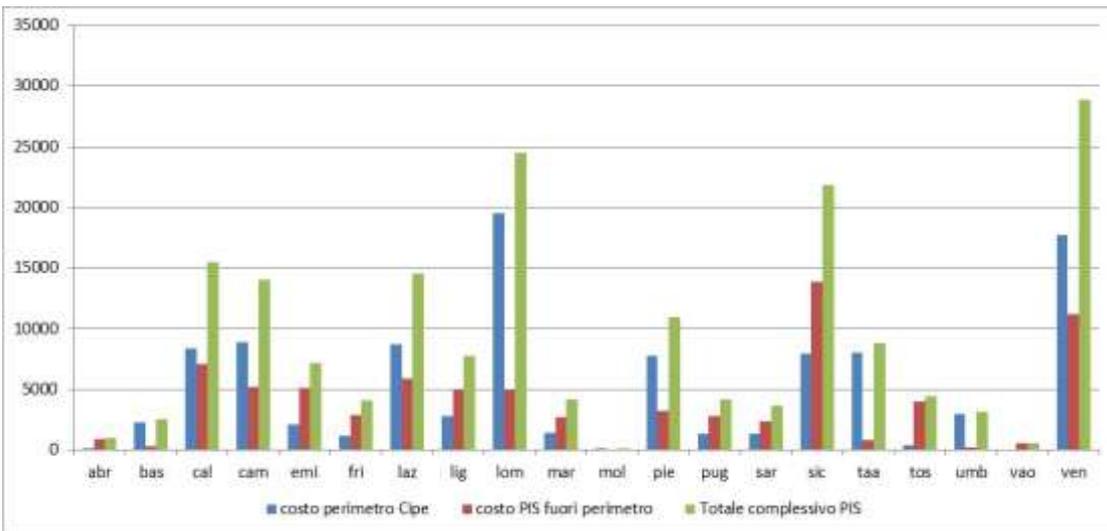


**Figura 11 - Valore delle opere del PIS ricadenti nel territorio di più regioni (sia interregionali che multiregionali/diffuse) (milioni di euro).**

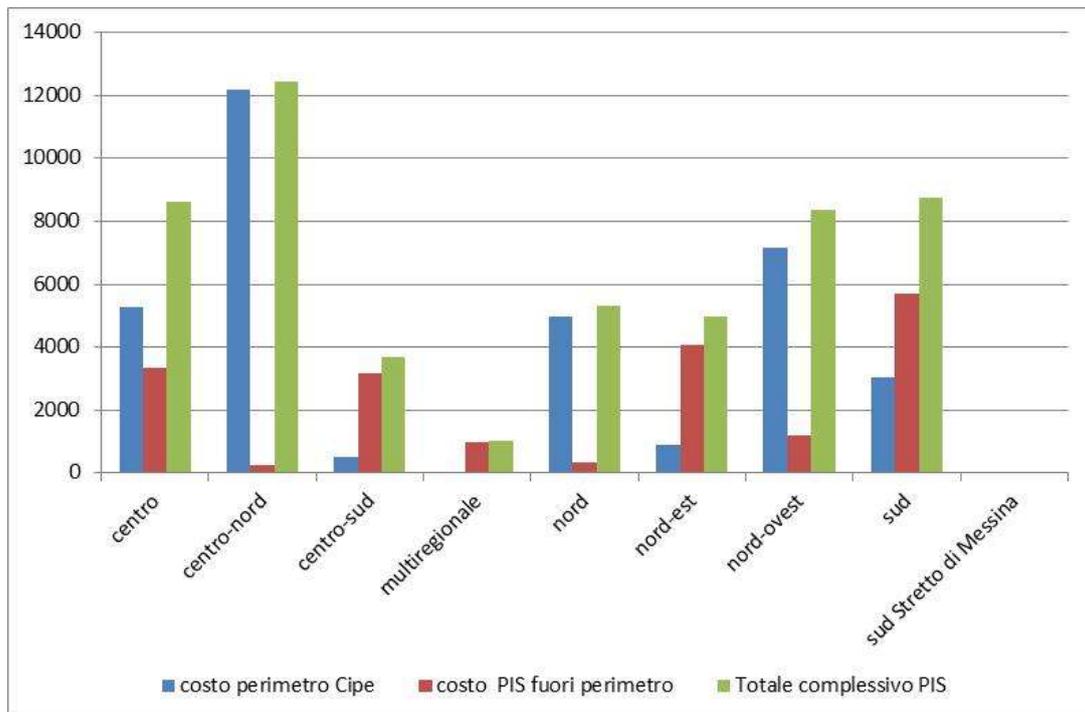


Dal confronto tra il costo delle opere regionali comprese nel Perimetro CIPE e il costo complessivo delle opere del PIS (cfr. Figura 12) emerge che per molte regioni il rapporto tra i due valori è minore del 50% (Abruzzo, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Marche, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Valle d'Aosta), elemento che indica una ridotta capacità locale di attivazione del Programma. Lo stesso andamento si verifica anche nel caso delle opere interregionali al Centro - Sud, Sud e Nord - Est (cfr. Figura 13).

**Figura 12 - Confronto tra valore delle opere regionali del PIS comprese nel Perimetro CIPE e valore delle opere non deliberate dal CIPE, per regione (milioni di euro)**



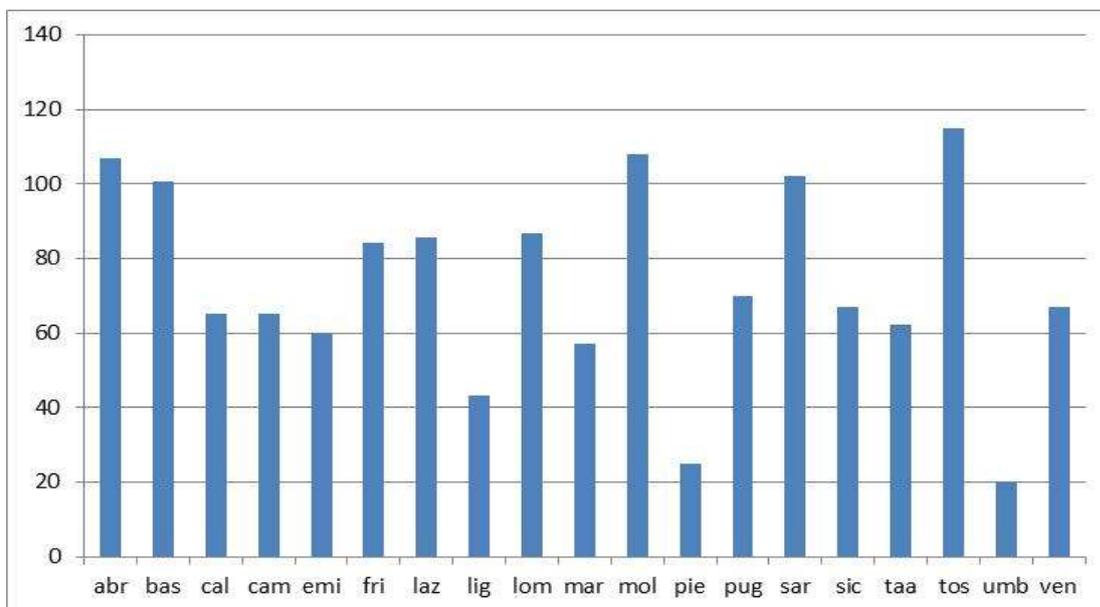
**Figura 13 - Confronto tra valore delle opere interregionali del PIS comprese nel Perimetro CIPE e valore delle opere non deliberate dal CIPE, per ambiti interregionali (milioni di euro)**



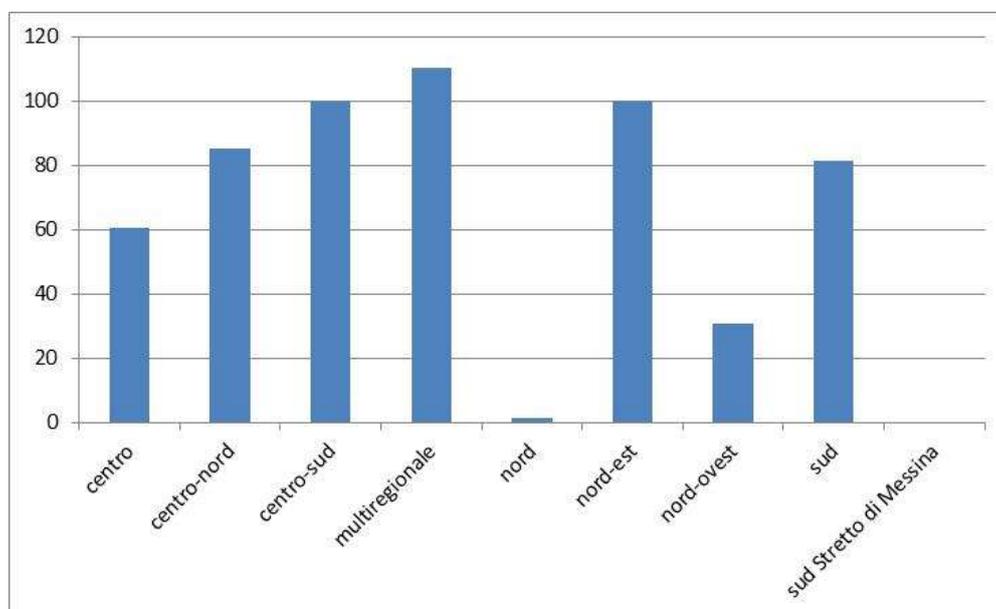
Con riguardo al Perimetro CIPE, la copertura finanziaria degli interventi regionali (cfr. Figura 14), per diverse regioni (Calabria, Campania, Emilia Romagna, Liguria, Marche, Piemonte, Sicilia, Trentino Alto Adige, Umbria, Veneto) si attesta al di sotto della media nazionale (pari a 68%). In particolare, si attestano al di sotto del 50% le opere localizzate in Liguria, Piemonte e Umbria. Il dato sulla copertura finanziaria appare tuttavia parzialmente influenzato dalla presenza di casi (Abruzzo, Molise, Sardegna e Toscana) in cui le risorse disponibili totali

risultano maggiori del costo dell'opera, presentando quindi eccedenza di finanziamento. Tale circostanza è spesso riconducibile al divario registrato tra costo stimato e costo registrato in fase di progettazione e realizzazione. Migliore è la situazione della copertura finanziaria delle opere del Perimetro CIPE d'interesse interregionale (cfr. Figura 15) ove si collocano sotto la media nazionale (58%) solo le aree del Nord e del Nord - Ovest<sup>4</sup>.

**Figura 14 - Percentuale di copertura delle opere regionali del Perimetro CIPE per Regione**



**Figura 15 - Percentuale di copertura delle opere interregionali Perimetro CIPE per ambiti interregionali e multiregionali**

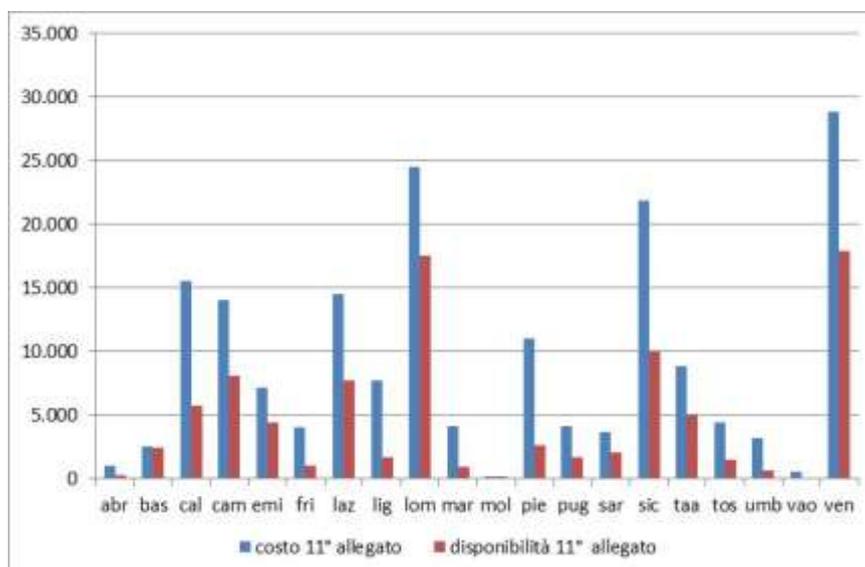


Il quadro delle disponibilità articolato per regione e area geografica evidenzia che, nel comparto regionale, il PIS mostra una disponibilità di risorse minore del 50% rispetto ai costi in

<sup>4</sup> ibidem

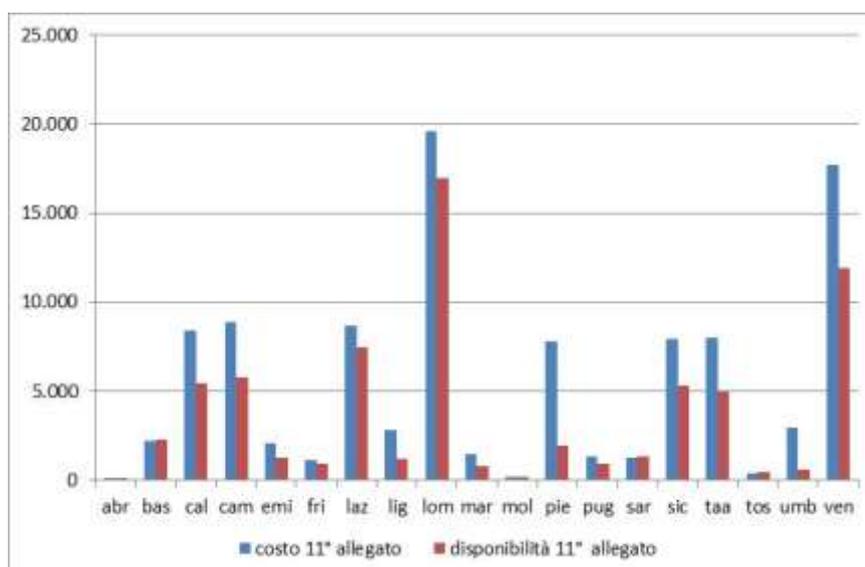
Abruzzo, Calabria, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Marche, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana, Umbria e Valle d'Aosta (cfr. Figura 16).

**Figura 16 - Costi e disponibilità per regione delle opere regionali del PIS (milioni di euro)**



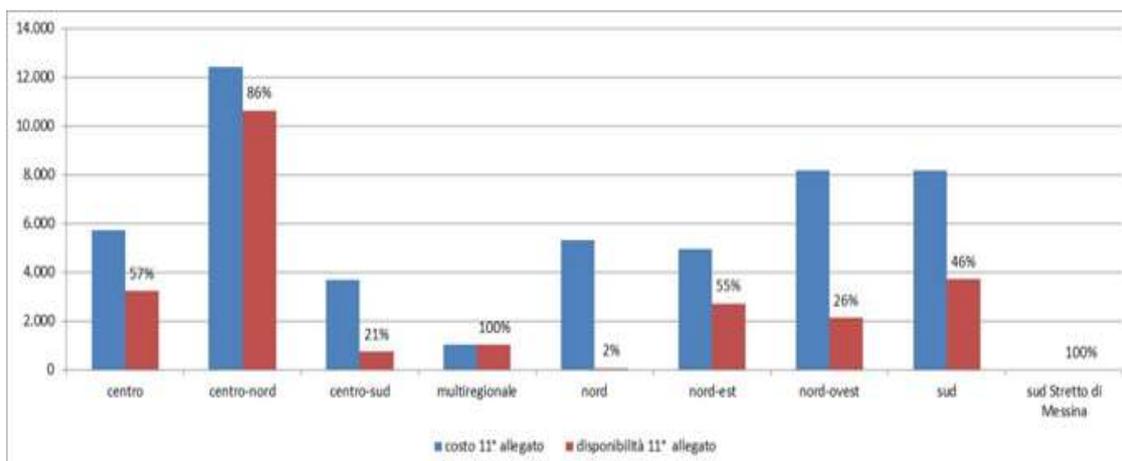
Viceversa, nel caso del Perimetro CIPE, le regioni che presentano una disponibilità di risorse inferiore al 50% sono solo Liguria, Piemonte e Umbria (cfr. Figura 17). Ciò lascia intendere che il PIS nella sua interezza possa essere sovradimensionato rispetto alle disponibilità e che il complesso d'interventi inclusi nel Perimetro CIPE sia più rappresentativo delle reali possibilità di finanziamento del Programma.

**Figura 17 - Costi e disponibilità per regione delle opere regionali nel Perimetro CIPE (milioni di euro)**



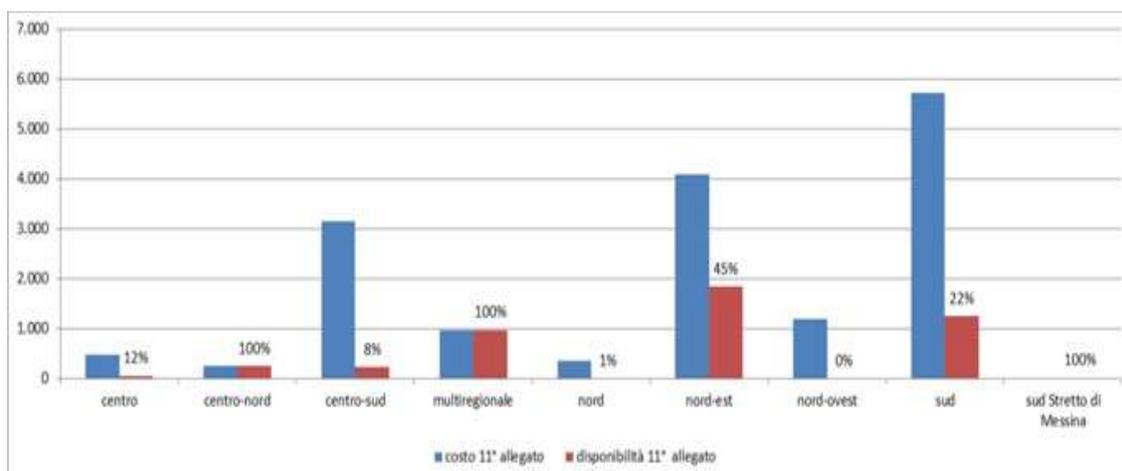
Focalizzandosi sul comparto degli interventi interregionali, in tutte le aree, salvo il Centro - Nord, la disponibilità di risorse rispetto al loro costo complessivo è inferiore al 50% (cfr. Figura 18).

**Figura 18 - Costi e disponibilità per ambito interregionale e multiregionale delle opere interregionali del PIS (milioni di euro)**



Nel caso del Perimetro CIPE ciò si verifica solo per il Nord<sup>5</sup> e il Nord - Ovest, confermando le considerazioni espresse al punto precedente (cfr. Figura 19).

**Figura 19 - Costi e disponibilità per ambito interregionale e multiregionale delle opere interregionali nel Perimetro CIPE (milioni di euro)**



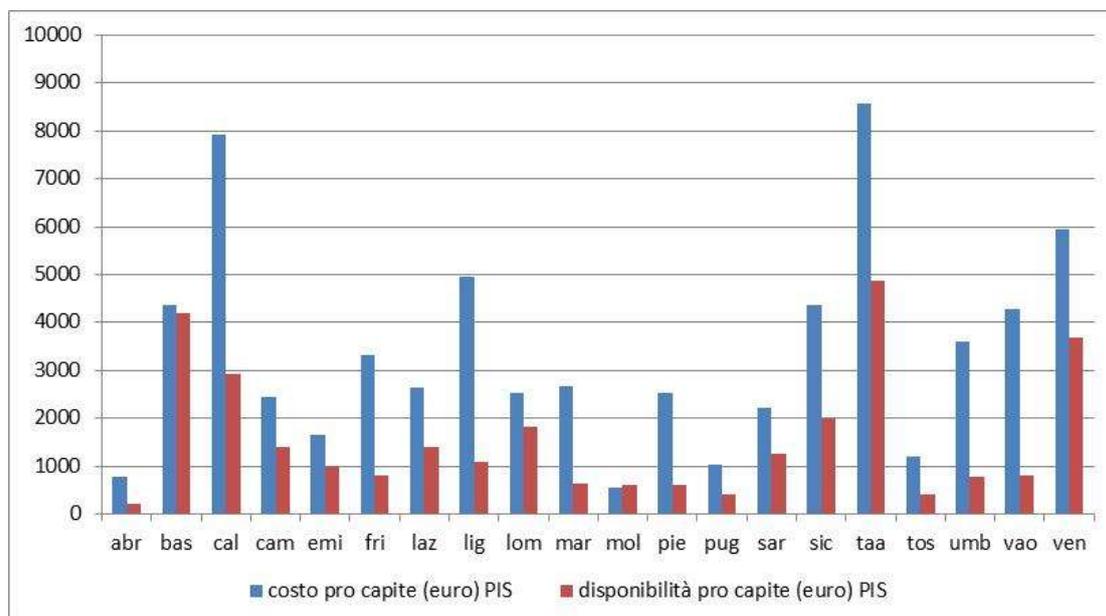
L'analisi degli investimenti infrastrutturali in termini parametrici unitari (spesa pro capite e per kmq di territorio regionale coinvolto) consente di individuare eventuali elementi di disequilibrio nella distribuzione degli investimenti tra territori.

Con riferimento alla distribuzione pro capite, per le opere regionali del PIS (cfr. Figura 20) si osserva che le regioni che presentano maggiore investimento pro capite - compresi tra 9 mila e 4 mila euro - sono Trentino Alto Adige, Calabria, Veneto, Liguria e Basilicata.

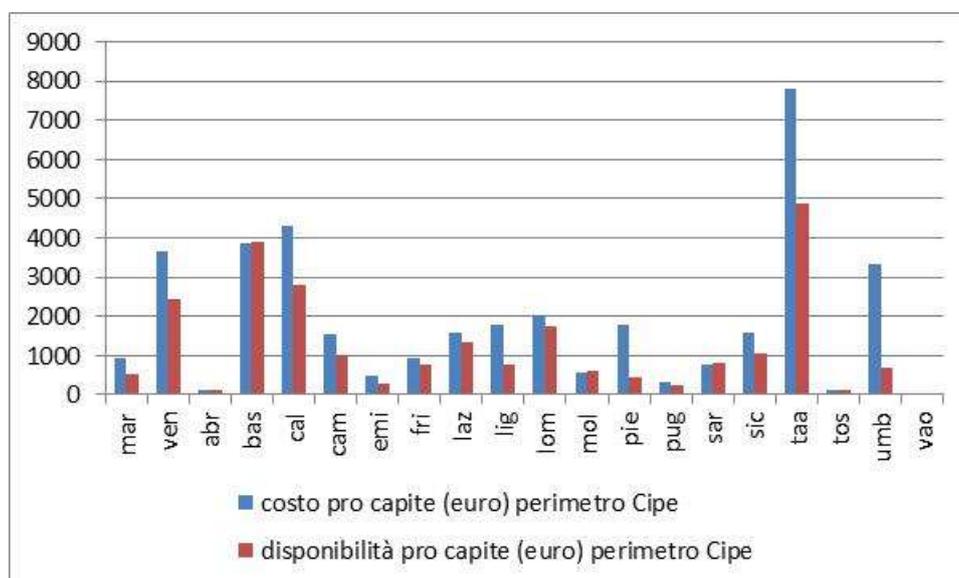
Nel caso del Perimetro CIPE le opere d'interesse regionale che presentano maggiori investimenti sono ancora concentrate in Trentino e, a seguire con investimenti compresi tra 3 mila e 4 mila euro per abitante, in Calabria, Basilicata, Veneto e Umbria (cfr. Figura 21).

<sup>5</sup> ibidem

**Figura 20 - Costi e disponibilità pro capite per regione delle opere regionali del PIS (milioni di euro)**

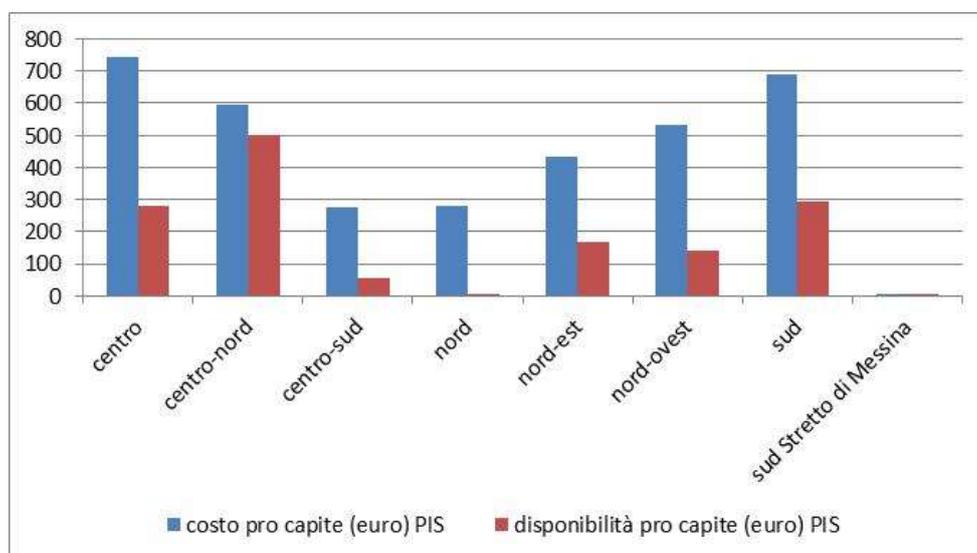


**Figura 21 - Costi e disponibilità pro capite per regione delle opere regionali del Perimetro CIPE**



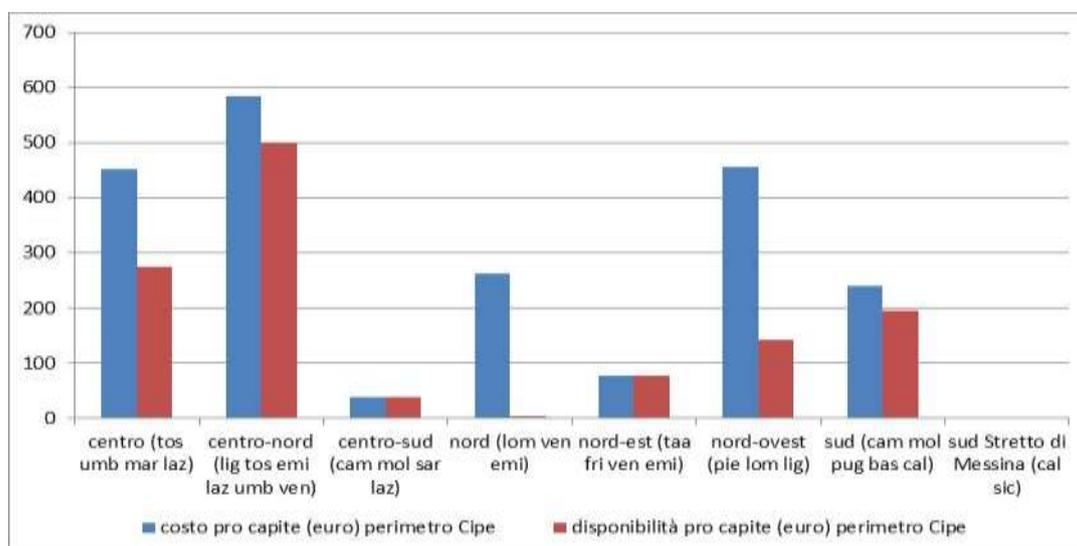
Per le opere interregionali in ambito PIS (cfr. Figura 22). si nota come i maggiori investimenti per abitante sono riferibili al Centro e al Sud.

**Figura 22 - Costi e disponibilità pro capite per ambiti interregionali delle opere interregionali del PIS (euro)**



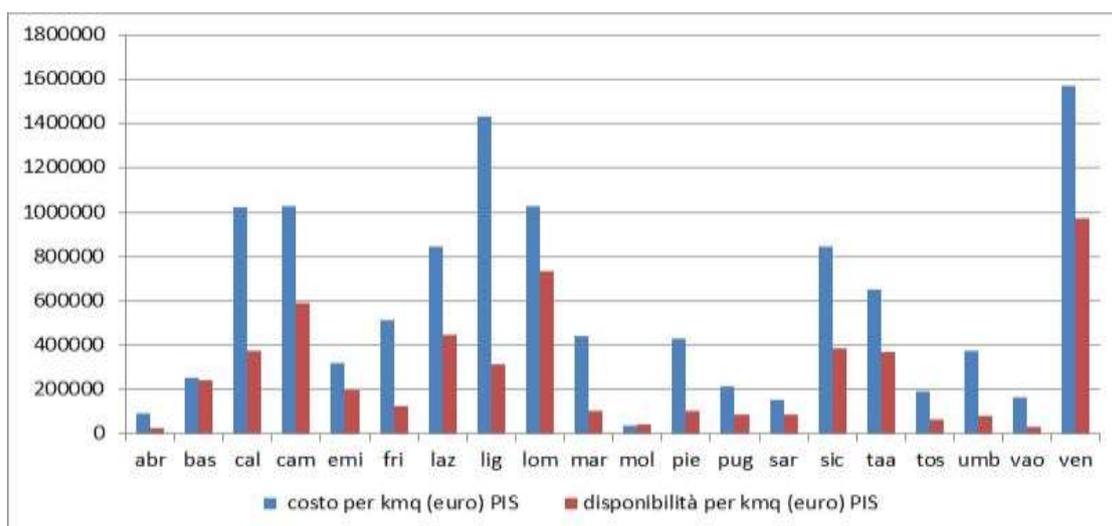
Diversamente, nel caso degli interventi interregionali compresi nel Perimetro CIPE, sono gli investimenti al Centro - Nord che presentano un costo per abitante superiore rispetto alle altre macroaree (cfr. Figura 23).

**Figura 23 - Costi e disponibilità pro capite per ambiti interregionali delle opere interregionali nel perimetro CIPE (euro)**



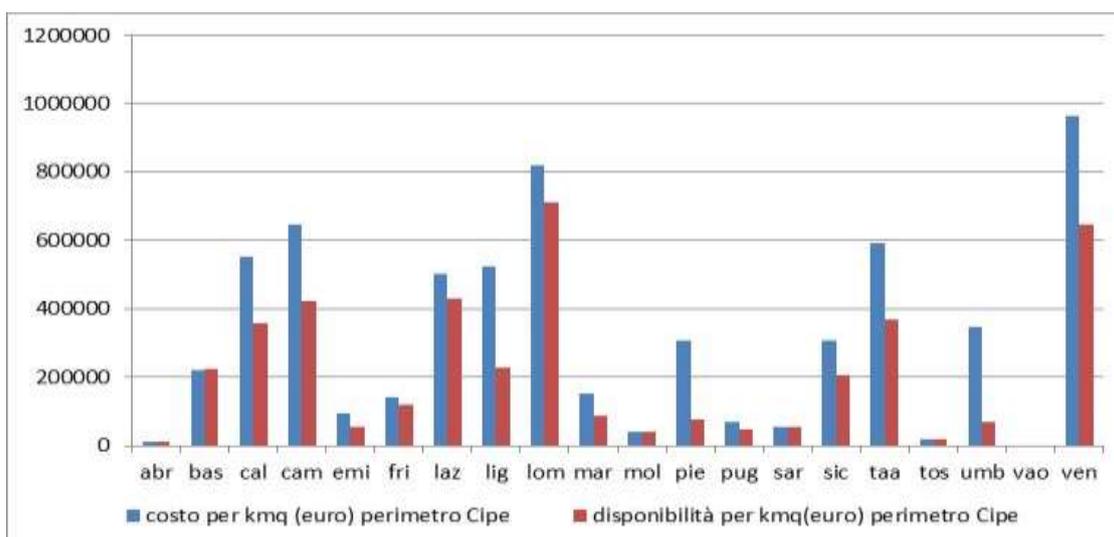
Nel quadro della distribuzione per kmq delle opere regionali, nel caso delle opere incluse nel PIS (cfr. Figura 24) i maggiori investimenti per unità di superficie coinvolta si concentrano in Veneto, Liguria, Calabria, Campania e Lombardia con investimenti parametrici unitari compresi tra 1 milione e 1,4 milioni di euro.

**Figura 24 - Costi e disponibilità per kmq per regione delle opere regionali del PIS (euro)**



Nel caso degli investimenti di opere incluse nel Perimetro CIPE (cfr. Figura 25), si conferma la medesima concentrazione di risorse riscontrata precedentemente ad eccezione della Liguria.

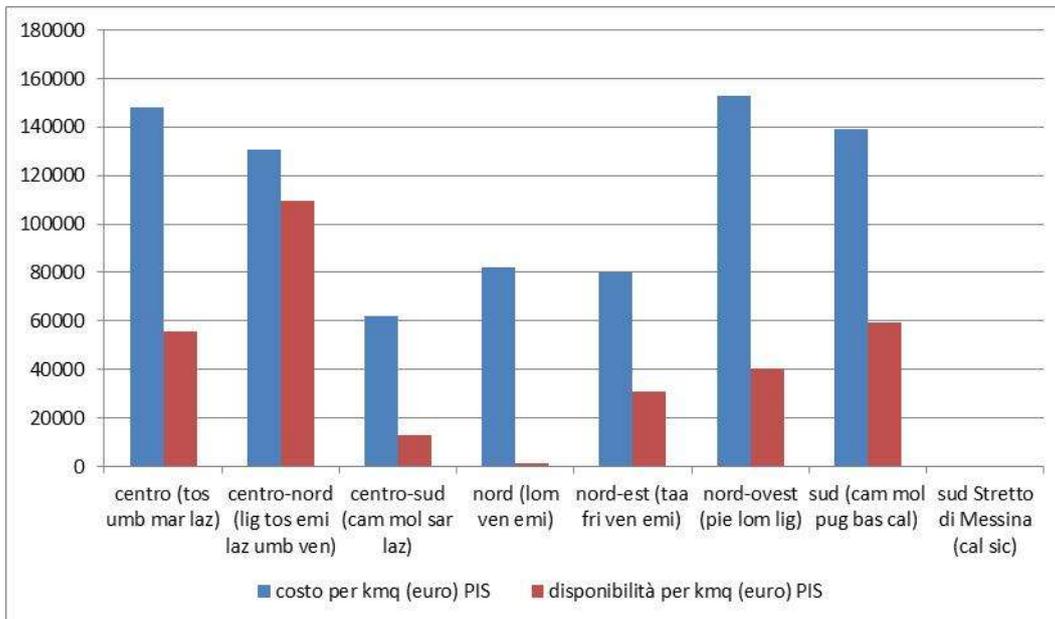
**Figura 25 - Costi e disponibilità per kmq per regione delle opere regionali del PIS nel Perimetro CIPE (euro)**



Nel caso delle opere interregionali, incluse nel PIS (cfr. Figura 26), è possibile individuare due insiemi di ambiti territoriali con costi parametrici per unità di estensione territoriale diversi:

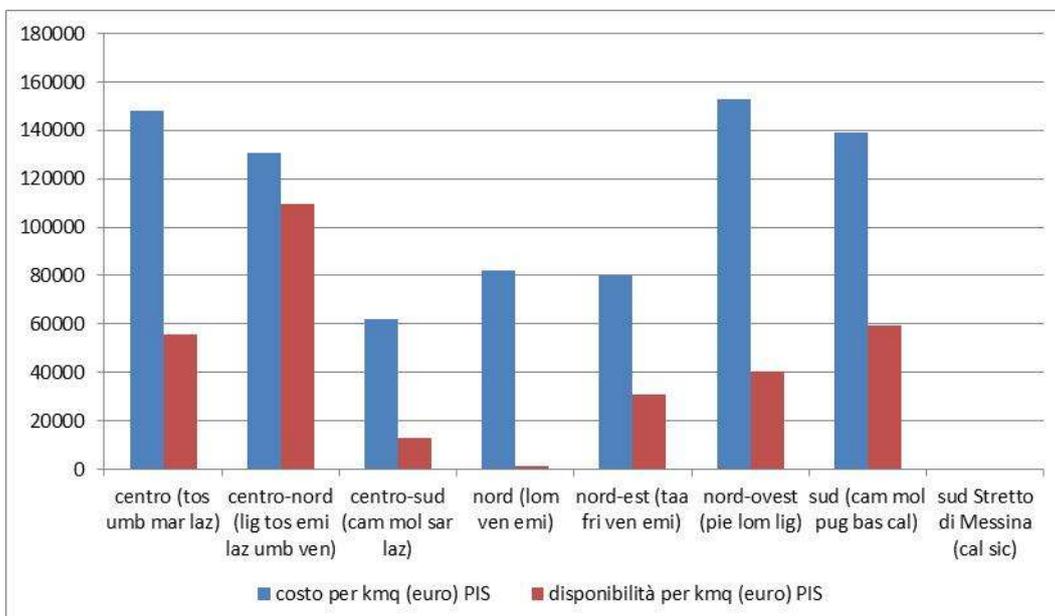
- le aree con costi unitari superiori 130mila euro/kmq sono il Centro, Centro – Nord, Nord – Ovest e Sud;
- le aree con costi unitari inferiori a 80mila euro/kmq che comprendono il Nord, Nord – Est e il Centro – Sud.

**Figura 26 - Costi e disponibilità per kmq per ambiti interregionali delle opere interregionali del PIS (euro)**



L'articolazione delle opere interregionali incluse nel perimetro CIPE (cfr. Figura 27) conferma investimenti superiori a 130 mila euro/kmq nelle macroaree del Centro – Nord e Nord – Ovest ed evidenzia un secondo gruppo di aree con investimenti per unità di superficie compresi tra 60 mila e 100 mila euro (Centro e Nord).

**Figura 27 - Costi e disponibilità per kmq per ambiti interregionali delle opere interregionali nel perimetro CIPE (euro)**



Dalle analisi emerge che il recupero del divario infrastrutturale in termini di valore delle opere e di riequilibrio degli stanziamenti, anche ai fini del ripristino degli squilibri socio economici locali, potrebbe richiedere nell'immediato - piuttosto che un ampliamento del PIS con ulteriori opere regionali con scarsa copertura finanziaria - misure volte all'accelerazione e al

completamento degli iter autorizzativi e alla concentrazione delle risorse disponibili, al fine di completare le opere già inserite nel Programma e specialmente nel Perimetro CIPE.

## 5. OPERE IN PPP INCLUSE NEL PERIMETRO CIPE

L'approfondimento riguarda le infrastrutture strategiche attuate mediante schemi di Partenariato Pubblico Privato (PPP)<sup>6</sup> già sottoposte al CIPE al fine dell'approvazione del progetto e/o del finanziamento e quindi comprese nel Perimetro CIPE.

L'analisi che segue si propone di individuarne la consistenza complessiva in termini di costo d'investimento, la distribuzione territoriale e tra settori d'investimento e l'effettiva disponibilità delle risorse, nonché l'efficacia dei modelli di partenariato per la realizzazione delle opere. Essa si focalizza sui seguenti tre aspetti:

- la distribuzione territoriale degli investimenti: mira a individuare le macroaree che presentano, sotto il profilo dell'investimento complessivo, una maggiore incidenza;
- il settore d'investimento: finalizzato a identificare, a livello nazionale e per aree territoriali, il livello di investimento complessivo, al fine di individuare sia i settori di mercato che presentano elevata concentrazione degli investimenti sia quelli caratterizzati da criticità;
- la correlazione tra investimento complessivo e disponibilità di risorse finanziarie pubbliche e private: questa analisi, svolta anche in relazione alla distribuzione territoriale e ai settori d'investimento, consente di individuare efficienza ed efficacia dell'investimento pubblico in relazione all'impegno finanziario privato.

Le assunzioni alla base delle elaborazioni sono di seguito sintetizzate:

- i dati sulle opere analizzate, complessivamente pari a 83, sono desunti dalla banca dati Legge Obiettivo Grandi Opere Strategiche (LOGOS) del Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento della politica economica, ove si riportano le informazioni desumibili dalle delibere;
- ai fini di una migliore omogeneità dell'analisi si è provveduto ad aggregare i dati in tre macroaree di riferimento: Nord, Centro, Sud;
- con riferimento all'opera "Autostrada Orte - Mestre", che per estensione interessa una porzione di territorio compresa tra le macroaree Centro e Nord, si sono suddivisi costi e disponibilità di finanziamenti in proporzione alla lunghezza del tracciato nelle due macroaree;
- nell'immediato il costo dell'autostrada Orte - Mestre risulta essere finanziato interamente da capitali privati. Tuttavia l'opera è prevista avvalersi delle misure di defiscalizzazione di cui all'articolo 18 della Legge di stabilità 2012 e ciò impedisce una

---

<sup>6</sup> Definiti all'art. 3 comma 15-ter del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163. Nell'ambito degli schemi di PPP sono altresì incluse le misure di defiscalizzazione ex all'art. 18 della Legge 12 novembre 2011 n. 183.

quantificazione precisa del contributo pubblico, in termini di mancati introiti fiscali futuri;

- le opere puntuali presenti all'interno dei programmi "Grandi Stazioni edifici di stazione" e "Grandi Stazioni opere complementari" sono state collocate nella macroarea di riferimento.

Si sottolinea che lo Studio è circoscritto alle sole opere strategiche incluse nel Perimetro CIPE. I risultati sono quindi specifici a questa particolare tipologia di opere e non generalizzabili all'insieme più ampio delle diverse tipologie di opere realizzate mediante schemi di PPP.

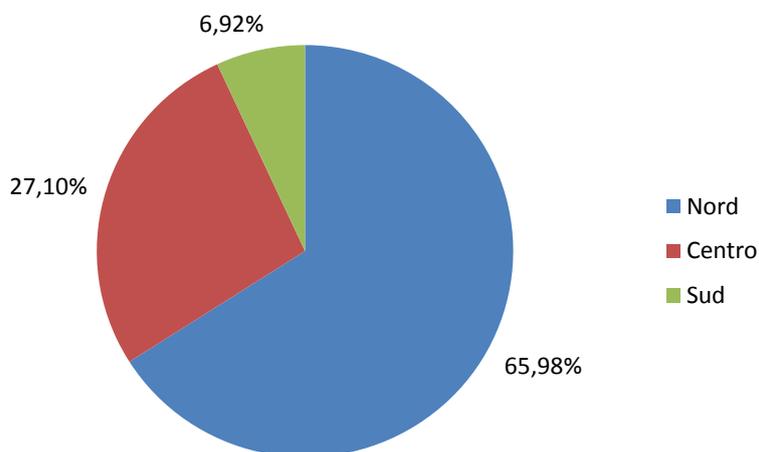
Il numero di progetti del perimetro CIPE in PPP è pari a 59 su 195; il costo complessivo ammonta a circa 44 miliardi di euro e rappresenta il 32% dell'importo del perimetro e il 19% del valore delle opere strategiche inserite nell'11° Allegato.

La percentuale di cofinanziamento in capo agli enti pubblici è del 60% circa, il restante 40% è a carico dei privati.

Con riferimento alla distribuzione territoriale (cfr. Figura 28), la gran parte degli investimenti si concentra al Nord (29 miliardi di euro, pari al 66% del totale). Le altre macro aree presentano livelli d'investimento complessivo nettamente inferiori (12 miliardi al centro e 3 miliardi al sud).

Il divario registrato tra le macroaree territoriali è in parte riconducibile all'insieme di opere stradali e metropolitane previste a Milano e in Lombardia per l'EXPO 2015, che coprono circa il 35% dell'investimento complessivo nel Settentrione del Paese.

**Figura 28 – Costo totale delle opere distinto per area geografica**



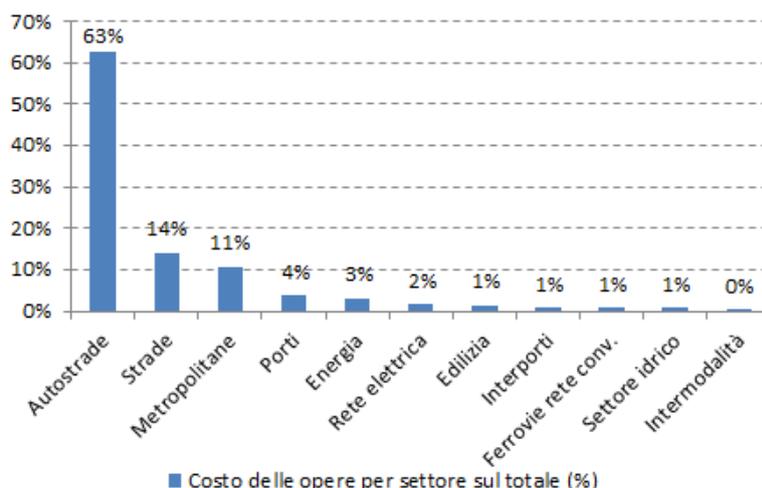
L'analisi per settori d'investimento evidenzia come il settore delle infrastrutture "autostradali" sia in assoluto quello che impegna il maggior volume di risorse (con 28 miliardi di euro d'investimento, pari al 63% del totale). Una tale concentrazione è in parte da attribuire alla prevista realizzazione dell'Autostrada Orte – Mestre, che da sola incide per il 26% sul totale. La concentrazione degli investimenti sul settore della mobilità su gomma (strade e autostrade) diviene ancor più evidente se si considera che il solo settore "strade" pesa per un ulteriore 14% sul totale (cfr. Figura 29). La rilevanza quantitativa in termini d'investimento e numero di

progetti (27) mette in evidenza la strategicità attribuita al settore nell'ambito delle più articolate politiche per l'infrastrutturazione del territorio.

Il settore della mobilità su ferro di rango metropolitano, o legato all'attuazione della rete ferroviaria convenzionale, rappresenta il terzo settore, assorbendo l'11% dei costi, e i porti il quarto (4% sul totale).

I settori dell'intermodalità delle merci e delle persone, per il recupero e rafforzamento delle infrastrutture energetiche e per la valorizzazione delle stazioni ferroviarie si attestano su valori il cui peso relativo risulta marginale.

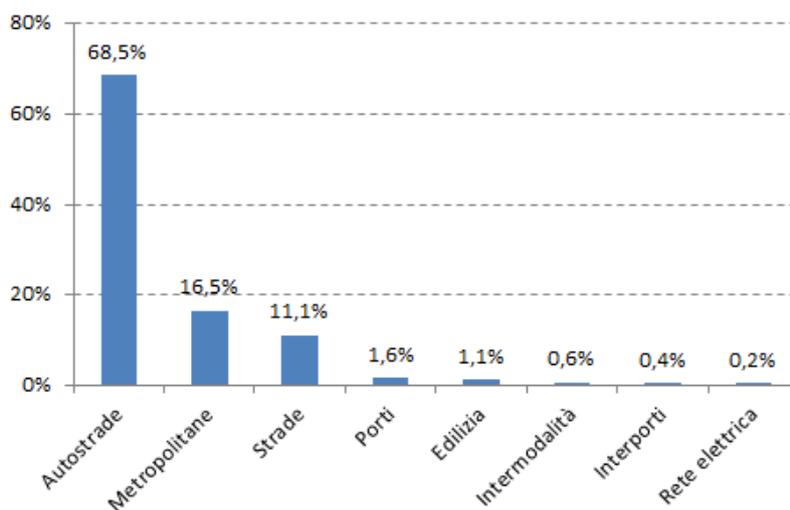
**Figura 29 – Costo totale delle opere distinto per settore**



L'analisi dei settori d'investimento, anche in ragione della loro collocazione territoriale, consente altresì di valutarne la distribuzione e di analizzare quindi le politiche finalizzate alla riduzione del gap infrastrutturale.

La macroarea del Nord (cfr. Figura 30) si contraddistingue per investimenti strumentali all'infrastrutturazione stradale e autostradale (rispettivamente pari a 3,2 e 19,6 miliardi di euro) e della rete metropolitana (pari a 4,7 miliardi di euro).

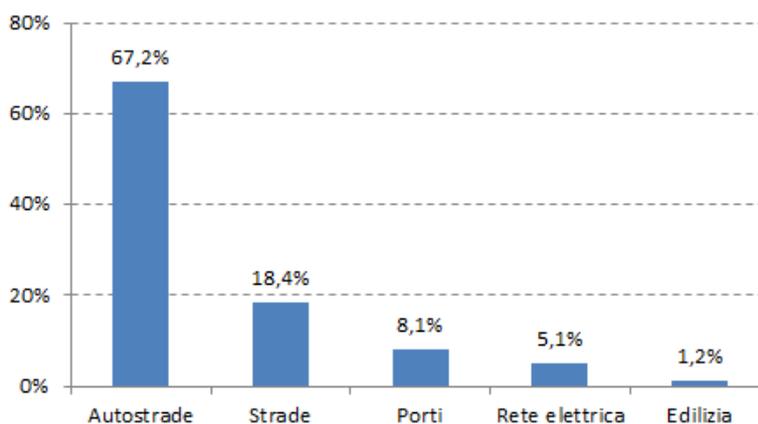
**Figura 30 – Costo totale delle opere (macroarea Nord)**



La macroarea del Centro (cfr. Figura 31) è caratterizzata da una prevalente componente stradale e autostradale, con un'incidenza rispettivamente pari al 18,4% e 67,2%. Se tuttavia si considera il valore degli investimenti emerge che al Centro si concentrano investimenti in infrastrutture autostradali per soli 8 miliardi di euro, ovvero il 59% in meno rispetto al Nord.

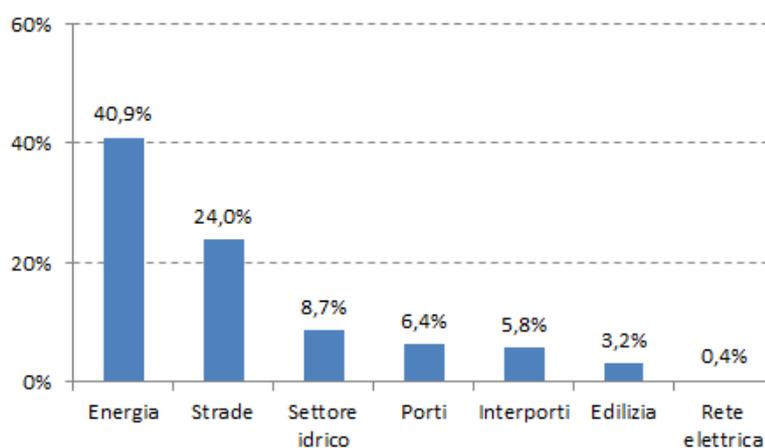
Il settore dei porti nella macroarea centrale comporta investimenti per 961,8 milioni di euro (pari al 8,1% degli investimenti sulla macroarea), rispetto ai 451 milioni del Nord e i 219 milioni del Sud.

**Figura 31 – Costo totale delle opere (macroarea Centro)**



Il Sud è l'unica macroarea che presenta investimenti nel settore dell'energia e nel settore idrico. In particolare, il settore energetico è prevalente nella macroarea con 1,4 miliardi di euro d'investimento (40,9%), mentre il settore idrico rappresenta il terzo settore d'investimento (8,7%) (cfr. Figura 32).

**Figura 32 – Costo totale delle opere (macroarea Sud)**



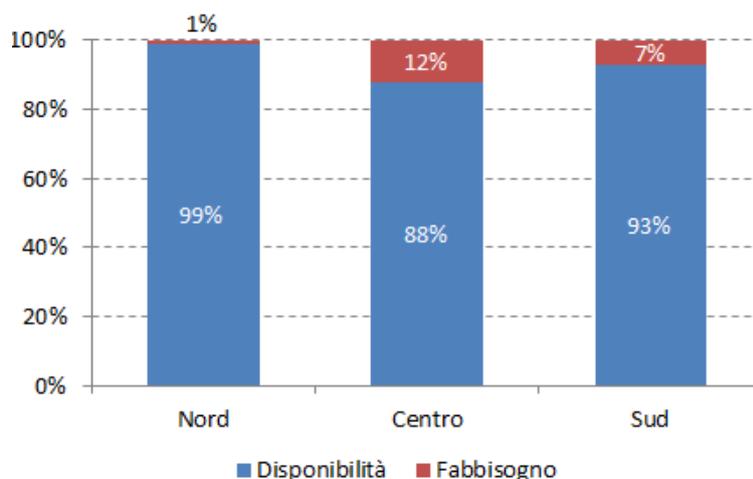
Il macrosettore "strade e autostrade", per quanto presenti un'elevata percentuale di investimenti, è circoscritto alle sole strade (24%) e presenta livelli d'investimento (815 milioni di euro) nettamente inferiori rispetto al Centro e al Nord.

Un ultimo elemento di differenziazione rispetto alle altre macroaree riguarda gli investimenti finalizzati alla realizzazione di interporti che, con 274 milioni di euro è il più rilevante a livello nazionale.

Il terzo livello di analisi riguarda il livello di copertura finanziaria degli investimenti in relazione alla loro natura pubblica e/o privata.

A livello nazionale il costo delle opere in PPP comprese nel Perimetro CIPE è finanziato da risorse pubbliche e private per un importo pari al 96% del totale: l'elevato livello di copertura dell'investimento complessivo appare garantire la percorribilità finanziaria delle opere (cfr. Figura 33).

**Figura 33 – Disponibilità totale per la copertura dei costi delle opere per area geografica**



Sotto il profilo della disponibilità finanziaria, in ragione delle macroaree territoriali, si evidenzia come il livello di copertura del costo sia pressoché completo nel caso delle opere localizzate al Nord. Le opere al Centro e al meridione del paese mostrano un livello di copertura soddisfacente nella misura in cui il fabbisogno è pari rispettivamente a circa il 12% e il 7% rispetto al costo totale delle opere.

Per alcune opere si registra una disponibilità finanziaria maggiore del costo d'investimento stimato. Tale circostanza è spesso riconducibile al divario registrato tra costo stimato inizialmente e costo registrato in fase di aggiudicazione. In tali fattispecie, il valore delle risorse disponibili non viene spesso adeguato al costo registrato con conseguente formazione di eccessi di disponibilità. Ne consegue l'alterazione della relazione fra costo e fabbisogno che caratterizza, in particolare, le opere riportate in Tabella 5. Le principali discrasie sono riscontrabili nel settore aggregato "strade e autostrade" mentre una è riferibile al settore idrico.

**Tabella 5 – Eccesso di disponibilità**

Opere	Eccesso di disponibilità (milioni di euro)
Superstrada a pedaggio pedemontana veneta	370
Accessibilità Fiera di Milano	50,58

Tangenziale Est di Milano	330
Autostrada A12 tratta Cecina (Rosignano marittimo) – Civitavecchia	5
Completamento schema idrico della diga sul torrente - centrale idroelettrica e condotta forzata sul torrente Menta	4,65
<b>Totale</b>	<b>760,23</b>

Passando all'analisi della disponibilità rispetto ai settori d'investimento emerge che nel caso di "edilizia", "metropolitane", "settore idrico", "energia", "rete elettrica", "intermodalità" e "ferrovia rete convenzionale", gli investimenti risultano interamente finanziati da risorse private o da risorse pubbliche. La *ratio* di copertura del costo è inferiore, mantenendosi comunque elevata, nel caso degli interporti (98%), delle strade (97%), delle autostrade (95%) e dei porti (77%).

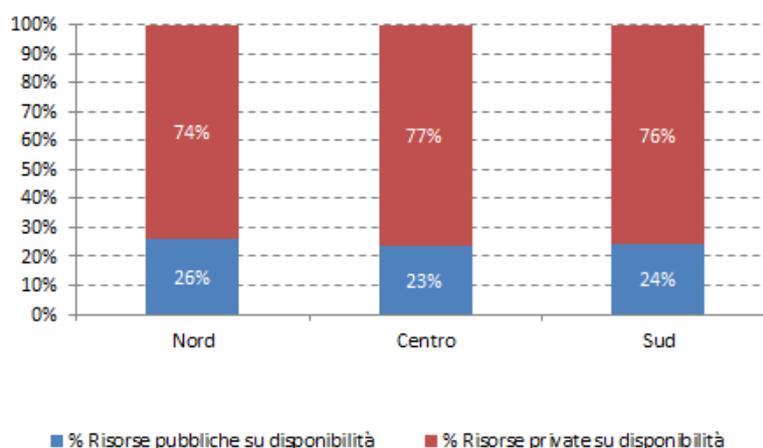
L'analisi della composizione delle risorse a copertura dell'investimento tra pubblico e privato evidenzia come, a fronte di disponibilità totali per 41,99 miliardi di euro, 31,36 miliardi sono di provenienza privata (75%) e 10,63 miliardi sono riconducibili a stanziamenti pubblici (25%). Ne consegue che a livello nazionale l'efficacia dell'istituto del partenariato e la capacità di attivazione d'investimenti privati a fronte di un investimento pubblico pari a 1 miliardo di euro sia quantificabile in 3 miliardi di euro.

Merita rilevare che il rapporto tra investimento pubblico e privato individuato è pressoché costante sotto il profilo della sua distribuzione territoriale (cfr. Figura 34).

L'incidenza dei capitali privati sul totale delle somme disponibili cambia invece in base al settore di riferimento. I settori che godono di una più ampia partecipazione dei privati riguardano nell'ordine quelli dell'energia, dell'intermodalità, della rete elettrica, delle autostrade e dei porti; minore incidenza mostrano invece le ferrovie, il settore idrico, le metropolitane, gli interporti e le infrastrutture stradali.

Tale risultato, nel caso degli investimenti energetici e dell'intermodalità, deve essere tuttavia attentamente qualificato: la rilevazione include infatti una singola opera per ciascuno dei due settori, mentre nel caso delle autostrade esso sconta l'attribuzione dell'intero importo connesso all'Autostrada Orte – Mestre alla voce capitali privati, ancorché l'opera sia oggetto di una forma di finanziamento pubblico sulla base del nuovo istituto della defiscalizzazione.

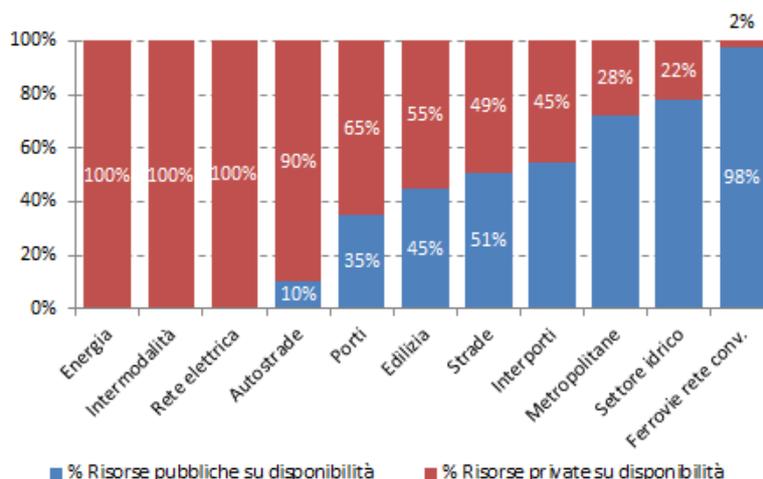
**Figura 34 – Ripartizione risorse pubbliche e private per area geografica**



Il crescente interesse per le misure di defiscalizzazione come strumento per l'attuazione di opere pubbliche impone un'attenta riflessione in merito alla quantificazione del contributo pubblico in termini di mancati introiti fiscali al fine di una corretta valutazione della proporzione tra capitale privato e capitale pubblico.

La relazione tra risorse pubbliche e private in ragione dei settori d'investimento (cfr. Figura 35) mira ad individuare se e in che misura l'investimento privato segua logiche stabili rispetto alla collocazione territoriale.

**Figura 35 – Ripartizione risorse pubbliche e private per settore di intervento**



Nella Tabella 6 sono stati selezionati i primi tre settori d'investimento prevalenti nelle tre macroaree, riportando la composizione delle risorse pubbliche e private. I dati consentono di effettuare alcune considerazioni:

- il comparto autostradale al Nord e al Centro presenta un rapporto stabile tra capitale privato e pubblico, in proporzioni medie del 10% (pubblico) e 90% (privato);
- il comparto delle strade mantiene un rapporto medio capitale pubblico/privato del 30/70% al Nord e al Sud. L'eccezione è rappresentata dal Centro, dove il settore stradale è finanziato fino al 94% dal soggetto pubblico. La ragione di tale differenza è da ricondurre alla limitatezza del campione di analisi nel quale rientra solo l'opera "Quadrilatero Marche – Umbria" che, con 1.702 milioni di euro finanziati dal soggetto pubblico sui complessivi 2.184 milioni di euro di costo, sbilancia la relazione tra le fonti di capitale e incide significativamente anche sulla distribuzione complessiva delle risorse nella macroarea (cfr. Tabella 6);
- il comparto energetico, rappresentato nel perimetro CIPE dal solo progetto di coltivazione dei giacimenti di idrocarburi – Tempa Rossa, prevede un apporto completamente privato;
- il settore idrico al Sud e quello delle Metropolitane al Nord prevedono un prevalente apporto di capitale pubblico (78% per il settore idrico e 72% per le metropolitane) rispetto alla media nazionale complessiva che vede un apporto pari al 75% di contributi privati e al 25% contributi pubblici.

**Tabella 6 – Composizione delle risorse per settori prevalenti**

Macroarea	Settori	Importo	Media geografica e settoriale		Media nazionale settoriale	
			% pubblico	% privato	% pubblico	% privato
Nord	Autostrade	19.604,11	12%	88% <sup>7</sup>	10%	90%
	Metropolitane	4.711,22	72%	28%	72%	28%
	Strade	3.189,65	34%	66%	51%	49%
Centro	Autostrade	8.000,93	7%	93%	10%	90%
	Strade	2.184,82	94%	6%	51%	49%
	Porti	961,85	22%	78%	35%	65%
Sud	Strade	815,37	25%	75%	51%	49%
	Energia	1.394,00	0%	100%	0%	100%
	Settore idrico	295,13	78%	22%	78%	22%

L'analisi delle opere in PPP comprese nel perimetro CIPE evidenzia in conclusione le seguenti peculiarità.

La distribuzione territoriale mostra un'importante concentrazione degli investimenti nel Settentrione del Paese, anche per effetto degli investimenti connessi ad EXPO 2015.

I settori dove si concentrano gli investimenti attuati secondo schemi di PPP sono quelli autostradale (63%), stradale (14%) e della mobilità metropolitana (11%), mentre gli altri settori presentano livelli d'investimento marginali. La concentrazione degli investimenti sulla mobilità su gomma contraddistingue chiaramente le macroaree del Centro e del Nord, mentre nel Meridione del Paese i settori privilegiati sono il comparto energetico e il settore della mobilità su gomma, ma limitato alle strade.

Sotto il profilo della disponibilità di risorse a copertura del fabbisogno, le opere attuate secondo schemi di PPP evidenziano l'elevata *ratio* di copertura delle opere (96%), con una distribuzione che privilegia il Nord (99% di disponibilità totale) a discapito del Centro e Sud del paese, in cui la disponibilità dei finanziamenti si attesta a circa il 90%.

L'efficacia dei modelli di partenariato per l'attuazione delle opere del perimetro CIPE è avvalorata dalla composizione delle risorse tra pubbliche (25%) e private (75%), in base alla quale può stimarsi, in prima istanza, che l'investimento pubblico è in grado di attivare risorse private di tre volte superiori.

Il rapporto tra investimento pubblico e privato si mantiene costante nelle tre macroaree territoriali di riferimento. Le principali evidenze, pur non potendo essere generalizzate in ragione della limitatezza del campione/perimetro CIPE esaminato, mostrano come l'investimento pubblico nel comparto autostradale si attesti intorno al 10% per salire al 51% nel caso di strade non soggette a tariffazione, mentre i comparti dell'energia, della rete

<sup>7</sup> Nel settore Autostrade, l'elevata incidenza dell'investimento privato (88% al Nord e 93% al Centro) è dovuta in parte al costo dell'autostrada Orte - Mestre che risulta essere finanziato interamente da capitali privati. Tuttavia, come già anticipato al capitolo 5, l'opera è prevista avvalersi delle misure di defiscalizzazione di cui all'articolo 18 della Legge di stabilità 2012 e ciò impedisce una quantificazione precisa del contributo pubblico, in termini di mancati introiti fiscali futuri.

elettrica e dell'intermodalità sono caratterizzati da una partecipazione privata pari al 100% dell'investimento.

Nel caso della portualità l'investimento pubblico è pari a circa il 22%. L'attuazione di opere comprese nel settore idrico e delle linee metropolitane comporta invece uno sforzo d'investimento pubblico particolarmente rilevante (rispettivamente pari al 78% e 72%).

## **6. LINEE STRATEGICHE E OBIETTIVI DI PROGRAMMAZIONE**

I capitoli precedenti hanno evidenziato come l'Allegato infrastrutture, in cui viene declinato il PIS, rappresenti il caposaldo della programmazione infrastrutturale del Paese e come, tuttavia, il Programma riveli un eccesso di offerta infrastrutturale rispetto alle disponibilità finanziarie.

Il presente capitolo si propone di sviluppare alcuni strumenti metodologici potenzialmente utili a introdurre nelle future edizioni dell'Allegato elementi di priorità, in grado di rafforzare i contenuti programmatici del PIS. Il capitolo si struttura in due parti: nella prima, si richiamano i criteri di priorità desumibili dall'apparato legislativo vigente, ovvero promossi dal Ministero di settore nell'ambito dell'11° Allegato; nella seconda parte, si procede a illustrare la proposta metodologica ed operativa.

### **6.1. IL SISTEMA DI PRIORITÀ DEL PIS**

Il sistema di priorità strategiche della programmazione infrastrutturale da un lato rinvia al sistema di provvedimenti legislativi che fin dal 2009 hanno inteso rafforzare le regole di efficienza ed efficacia della spesa pubblica e, dall'altro, è integrato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'Allegato infrastrutture.

Una prima attività finalizzata alla ricognizione e monitoraggio degli interventi era già stata prefigurata dalla Legge n. 42/2009 che, all'articolo 22, recante *Perequazione infrastrutturale*, aveva disposto, in sede di prima applicazione, che i Ministeri competenti per materia predisponessero una ricognizione degli interventi infrastrutturali riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali. Nella fase transitoria, di cui agli articoli 20 e 21, a fini di recupero del *deficit* infrastrutturale, ivi compreso quello riguardante il trasporto pubblico locale e i collegamenti con le isole, avrebbero dovuto essere individuati gli interventi finalizzati agli obiettivi di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione e, in particolare, il PIS avrebbe dovuto includere gli interventi da effettuare nelle aree sottoutilizzate.

L'articolo 41 del Decreto Legge n. 201/2011 "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" ha poi modificato l'articolo 161 del Codice dei Contratti Pubblici prevedendo che, nell'ambito del PIS, il Documento di Economia e Finanza (DEF) individui - su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - l'elenco delle infrastrutture da ritenersi prioritarie.

Con l'obiettivo di migliorare la gestione delle risorse finanziarie destinate al finanziamento e alla realizzazione di opere, la riforma delle norme di contabilità e finanza pubblica (L.

196/2009), nel riorganizzare la predisposizione del bilancio annuale di previsione e altri documenti contabili dello Stato, aveva già promosso una visione sistemica e integrata tra programmazione e finanziamento. La legge, oltre a prevedere che il PIS, aggiornato sulla base dello stato di avanzamento, fosse parte allegata al DEF (art. 10, comma 8), rinviava al Governo l'introduzione di decreti legislativi in attuazione dell'articolo 30, commi 8 e 9. Da ciò sono scaturiti due successivi provvedimenti organici:

- il D.lgs. n. 228/2011 ha introdotto il Documento di Programmazione Pluriennale, che deve includere e rendere coerenti tutti i piani e programmi di investimento per opere pubbliche di competenza di ogni Ministero, sulla base di una sistematica valutazione (ex ante ed ex post) volta a consentire procedure di confronto e definizione delle priorità degli interventi oggetto di spesa;
- il D.lgs. n. 229/2011 ha stabilito i criteri per la definizione di un sistema di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti per la realizzazione di opere pubbliche, prevedendo anche l'automatico definanziamento delle medesime in caso di mancato avvio entro i termini stabiliti.

Per quanto concerne il PIS, la L. 196/2009 (art. 30, comma 9, lettera a) e il decreto legislativo di attuazione n. 228/2011 (articolo 2 comma 7) specificano che per le opere strategiche il Documento Pluriennale di Pianificazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti è costituito dal PIS e che la procedura di valutazione nella fase di pianificazione deve consentire la "definizione di priorità". Pertanto, la redazione del PIS deve sottostare alla valutazione *ex ante* dei fabbisogni di infrastrutture e servizi prevista dall'articolo 3, comma 4, del citato decreto legislativo n. 228/2011.

Tali provvedimenti hanno trovato ulteriore impulso nell'articolo 18 del Decreto Legge 69/2013 ("Decreto del Fare"), che fa ricadere la responsabilità di realizzazione sui soggetti aggiudicatori, i quali sono obbligati, entro un termine definito, ad adempiere a una serie di prescrizioni per ogni singola infrastruttura, pena il definanziamento dell'opera e la restituzione delle risorse al "Fondo revoche" del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la successiva riassegnazione a un elenco di opere di *second best* individuato dall'articolo 25, comma 11. L'articolo individua altresì l'avvio dei cantieri come leva economica in grado di aumentare i livelli occupazionali e assicurare il mantenimento del sistema imprenditoriale e come scelta di ottimizzazione finanziaria in grado di ridurre il disallineamento tra programmazione finanziaria e capacità effettiva d'investimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nei diversi capitoli dell'11° Allegato, specifica elementi strategici, programmatori e prioritari integrativi al sistema di norme precedentemente richiamato. Tra gli elementi integrativi merita qui ricordare:

- "La erogazione degli Stati di Avanzamento Lavori (SAL) costituisce una condizione chiave per ottenere due distinti risultati: aumentare i livelli occupazionali ed assicurare il mantenimento del sistema imprenditoriale. Questi obiettivi vengono assunti – nella fase più acuta della crisi - come priorità assoluta." Ne consegue che le opere in corso di attuazione siano da preferire ad altre;

- la “necessità di attrarre capitali privati nella realizzazione delle infrastrutture diviene elemento centrale: il cofinanziamento pubblico delle opere strategiche è passato da circa il 90% negli anni '90 del secolo scorso al 50% degli anni 2000 e, in prospettiva, si prevede che tale soglia non potrà superare il 30%”.

Nel Programma, tuttavia, non risulta evidente il sistema di priorità sopra delineato, forse a causa della difficoltà di conciliare gli indirizzi emersi dal 2009 con la stratificazione programmatica scaturita dall'evoluzione delle Intese generali quadro Stato Regioni a partire dal 2001. La razionalizzazione e prioritizzazione del Programma dovrà essere invece la sfida per le prossime edizioni dell'Allegato, anche alla luce degli obiettivi per il quinquennio riportati nell'11° Allegato stesso, che riguardano azioni normative, di riforma regolatoria e di priorità infrastrutturale che spaziano dalla riforma della Legge Obiettivo, dell'offerta portuale e della nautica, al completamento di processi pianificatori in atto ed azioni mirate.

Le “priorità funzionali” illustrate all'ottavo capitolo dell'11° Allegato, anche ai fini della definizione delle esigenze finanziarie, individuano le opere e interventi riportati in sintesi nella Tabella 7.

**Tabella 7 – Opere ed interventi individuati sulla base delle priorità funzionali**

<b>Comparti</b>	<b>Opere e interventi</b>
Stradale	Manutenzione della rete stradale attraverso l'individuazione, già operata con il c.d. Decreto del Fare, del programma di interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale dell'Anas.
	Avvio dei lavori del collegamento del porto di Ancona – asse autostradale essendosi concluse le fasi autorizzative.
	Avvio operativo della gara per l'affidamento della concessione dell'asse autostradale Roma - Latina, opera finanziata per oltre il 70% con capitali privati.
	Completamento del finanziamento e la revisione della convenzione dell'asse autostradale Catania – Siracusa.
Ferroviario	Manutenzione straordinaria della rete ferroviaria mediante l'approvazione del nuovo contratto di programma RFI parte investimenti.
	Avanzamento della realizzazione della Galleria del Brennero e della tratta Fortezza - Verona con attivazione delle procedure di utilizzo delle risorse provenienti dai pedaggi dell'Autostrada A22 del Brennero.
	Utilizzo delle risorse previste dalla Legge di stabilità 2013 per la linea ferroviaria Torino-Lione, di cui sono in corso i lavori del cunicolo esplorativo della Maddalena.
Continuità interventi strategici	Continuità degli interventi strategici - Rispetto dei tempi delle opere infrastrutturali legate alla Expo 2015 (metropolitane M4 e M5, Bre.Be.Mi., tangenziale Est di Milano, Pedemontana Lombarda).
	Continuità degli interventi strategici – Completamento del finanziamento e rispetto dei tempi del cronoprogramma dei lavori del Mo.S.E.
	Continuità degli interventi strategici – attuazione della prima fase del Piano per il Sud.
	Continuità degli interventi strategici – piano di edilizia scolastica: avvio utilizzo 2 <sup>a</sup> tranche di risorse messe a disposizione dal c.d. decreto del fare.
	Continuità degli interventi strategici – verifica dello stato di attuazione del piano

carceri.

Continuità degli interventi strategici – la ricostruzione degli edifici pubblici della città dell’Aquila.

Complessivamente le infrastrutture e i programmi inclusi tra le “priorità funzionali” hanno un valore di 54,2 miliardi di euro, pari al 23% del valore del Programma, di cui 31,8 miliardi disponibili, con un fabbisogno di risorse equivalente a 22,4 miliardi, pari al 18% circa del fabbisogno complessivo del Programma. Anche considerando che tale sottoinsieme comprende interventi già ultimati, la frazione individuata come prioritaria appare ancora troppo ampia per dimensione e impegno finanziario, soprattutto se riferita a un periodo di programmazione triennale e non sembra sufficientemente supportata da una adeguata metodologia, che sia in grado di definire i processi in base ai quali si è giunti alla identificazione della stessa.

## 6.2. VERSO UN SISTEMA CLASSIFICATORIO DEL PIS

Al fine elevare il grado di oggettività e coerenza interna del sistema di obiettivi e priorità assunto alla base del Programma e operare, al contempo, classificazioni univoche delle opere e interventi, nel seguito:

- si propongono alcuni criteri di classificazione delle opere, così come derivano dall’insieme di leggi che regolano il PIS (cfr. Legge n. 443/2001 art. 1 e 1 – bis, art. 161 del Decreto Legislativo 163/2006, Legge n. 196/2009 art. 10, comma 8);
- si illustra la verifica della tenuta del modello metodologico proposto, applicandolo a un insieme di opere oggetto di deliberazione CIPE nel periodo 2012 – 2014.

### 6.2.1. Criteri classificatori delle opere e interventi del Programma

Con riferimento alle opere funzionali all’integrazione con le reti europee, di cui alla lettera a) del comma 1-bis dell’art. 161 del Codice dei Contratti Pubblici, la nuova politica comunitaria di pianificazione e finanziamento delle reti Trans Europee nel periodo 2014 – 2020 individua la *Core* e la *Comprehensive Network* in due atti regolatori dell’11 dicembre 2013. In particolare:

- Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che abroga la decisione n. 661/2010/UE e definisce la strategia per le politiche TEN-T fino al 2030/2050 alla luce degli obiettivi identificati nel Libro Bianco 2011 “*Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*”;
- Regolamento (UE) N. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013, che istituisce il “*Connecting Europe Facility*” (CEF o “Meccanismo per collegare l’Europa” MCE) ovvero l’insieme di strumenti e risorse finalizzati ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transnazionali e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati e che modifica il Regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga i regolamenti (CE) N. 680/2007 e (CE) N. 67/2010.

Sulla base di tali Regolamenti, e degli Allegati connessi, può essere adottata una prima ulteriore articolazione della colonna “Classificazione” delle tabelle dell’11° Allegato (cfr. Tabella 8), in funzione del grado di appartenenza degli interventi al Network TEN-T (rete

centrale/rete globale intervento incluso/connesso), del tipo di infrastruttura e del suo ruolo nell'ambito del *network* stesso (corridoio/sezione/nodo).

**Tabella 8 - Integrazione con le reti europee**

<b>Grado di appartenenza al network TEN – T</b>	<b>Ruolo</b>
1. Intervento incluso nella Rete Centrale - Core network	1.a. Intervento incluso della Rete Centrale – incluso nelle sezioni dei corridoi All. I Regulation (EU) n. 1316/2013
	1.b. Intervento della Rete Centrale – nodo All. I Regulation (EU) n. 1316/2013
	1.c. Intervento della Rete Centrale All. I TEN-T Guidelines Regulation (EU) n. 1315/2013
2. Intervento incluso nella Rete Globale - Comprehensive network	2.a. Intervento della Rete Globale – nodo All. II TEN-T Guidelines Regulation (EU) n. 1315/2013
	2.b. Intervento della Rete Globale All. I TEN-T Guidelines Regulation (EU) n. 1315/2013
3. Intervento connesso alla Rete Centrale	3.a. Intervento connesso alla Rete Centrale – sezione All. I Regulation (EU) n. 1316/2013
	3.b. Intervento connesso alla Rete Centrale – nodo All. I Regulation (EU) n. 1316/2013
	3.c. Intervento connesso alla Rete Centrale All. I TEN-T Guidelines Regulation (EU) n. 1315/2013
4. Intervento connesso alla Rete Globale	4.a. Intervento connesso alla Rete Globale – nodo All. II TEN-T Guidelines Regulation (EU) n. 1315/2013
	4.b. Intervento connesso alla Rete Globale All. I TEN-T Guidelines Regulation (EU) n. 1315/2013
5. Intervento non connesso	

Ad integrazione del sistema di priorità così individuato, un ulteriore livello di classificazione degli interventi di natura ferroviaria ricompresi nei corridoi TEN-T può discendere dalla possibilità di applicare la normativa relativa ai lotti costruttivi non funzionali (commi 232 – 234, articolo 2, L. 191/2009 e s.m.i. e art. 1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n.147 - cfr. Tabella 9).

**Tabella 9 - Classificazione interventi di natura ferroviaria**

<b>Priorità di attuazione per lotti</b>	<b>Stato attuazione lotti</b>
1. Intervento da realizzare per lotti funzionali	1.a. Lotto costruttivo concluso
	1.b. Lotto costruttivo finanziato, in corso di realizzazione
	1.c. Lotto costruttivo finanziato, in attesa di contrattualizzazione
	1.d. Lotto costruttivo autorizzato dal CIPE e ancora da finanziare, per il quale sussiste impegno ex articolo 2 comma 233 della Legge n. 191/2009
	1.e. Progetto prioritario specifico/intervento con lotti costruttivi da individuare e autorizzare da parte del CIPE
	1.f. Progetto prioritario specifico da realizzare per lotti costruttivi

	individuato con DPCM o altro provvedimento legislativo
2. Intervento non interessato dalla norma sui lotti costruttivi	

Rispetto alle reti TEN-T e con riferimento a “Una proposta a scala comunitaria” (cfr. 10° capitolo dell’Allegato) appare opportuno segnalare che le risorse per il finanziamento comunitario delle reti TEN – T sono state stabilite dal Regolamento (UE) N. 1316/2013 per un ammontare pari a 26,5 milioni di euro e che le stesse risorse saranno assegnate attraverso la indizione di *call* annuali, sicché un consolidato sistema di individuazione delle priorità nazionali sarà condizione necessaria per il buon esito delle proposte.

Il sistema di priorità relativo all’integrazione con le reti territoriali di cui alla lettera a), comma 1-bis, dell’articolo 161 del Codice dei Contratti Pubblici può essere definito con riferimento all’inserimento delle opere nell’ambito di più generali piani/programmi promossi dal Ministero.

Fermo restando che un programma contenente un insieme di opere di piccole e medie dimensioni deve essere inquadrato in relazione a obiettivi e criteri e articolato nelle opere e interventi che lo compongono, in prima analisi e con riferimento all’11° Allegato, si propongono i criteri di classificazione riportati nella Tabella 10.

**Tabella 10 – Integrazione con le reti territoriali**

<b>Obiettivi</b>	<b>Opere/piani</b>
1. Completamento Programma Infrastrutture Strategiche	Opere <i>confermate</i> ex DM. 56 del febbraio 2012
2. Continuità FSC	Opere <i>indifferibili</i> ex Delibera CIPE 6/2012
3. Integrazione con Piani/Programmi	Contratto di programma RFI
	Contratto di programma ANAS
	Piano nazionale per il Sud PNS
	Piano delle Opere Piccole e Medie del Mezzogiorno
	Piano organico schemi idrici
	Piano degli Aeroporti
	Seimila Campanili
(...) altri	

Con riferimento alla lettera b), comma 1-bis (nonché articolo 1bis, lettera d, della L. 443/2001), ovvero alla lettera b), comma 1-ter, dell’articolo 161 del Codice dei Contratti Pubblici, che classificano le priorità infrastrutturali in base allo stato di avanzamento dell’*iter* procedurale e del cronoprogramma di attuazione, si segnala che il sistema di tabelle che costituiscono l’Allegato non segnala né lo stato di avanzamento dell’*iter* procedurale e progettuale, né lo stato di attuazione delle opere, in particolare la quota di avanzamento dei cantieri.

Tali elementi conoscitivi, e di conseguenza classificatori, rispondono tuttavia all’esigenza di un attento monitoraggio dei tempi procedurali e attuativi delle opere, anche al fine di valutare l’applicazione delle misure di definanziamento previste all’articolo 18 del Decreto Legge n.

69/2013 e negli altri provvedimenti legislativi di settore. L'identificazione delle opere che non producono avanzamenti procedurali sostanziali, o nel peggiore dei casi subiscono un blocco operativo, e non vengono pertanto avviate entro i termini stabiliti, consente infatti di verificare se gli organi preposti abbiano adempiuto alle prescrizioni previste ed eventualmente provvedere al definanziamento a favore di altri interventi (intervento confermato/revocabile/revocato ovvero con perduranti criticità).

A tal fine, si propone di specificare indicatori di stato di avanzamento rispondenti ai seguenti criteri:

- un criterio univoco ed omogeneo inerente la fase procedurale e attuativa, che specifichi se tale fase è superata o in corso;
- un criterio che tenga conto della coerenza tra stato di attuazione e crono programma.

**Tabella 11 – Stato di avanzamento iter procedurale**

<b>Stato attuazione</b>	<b>Categorie</b>
0. Interventi conclusi	Accorpa le categorie interventi in esercizio/ultimati e collaudati
1. Intervento in corso di realizzazione	1.a. stato di avanzamento fisico/finanziario > 50%
	1.b. stato di avanzamento fisico/finanziario < 50%
2. Intervento affidato	2.a. Intervento affidato in attesa di consegna lavori
	2.b. Intervento affidato in attesa di consegna progetto esecutivo
	2.c. Intervento affidato con progetto definitivo
	2.d. Intervento affidato con progetto definitivo da approvare
	2.e. Intervento affidato con progetto preliminare
3. Intervento da affidare	3.a. Intervento da affidare su base progetto definitivo
	3.b. Intervento da affidare su base progetto preliminare approvato
	3.c. Intervento da affidare e con progetto preliminare da approvare
	3.d. Intervento con studio di fattibilità in corso

Il quinto criterio di priorità riguarda i) le possibilità di finanziamento con capitale privato, di cui alla lettera c), comma 1-bis, dell'articolo 161 del Codice dei Contratti Pubblici, ii) le fonti di finanziamento della spesa pubblica, di cui alla lettera c) del comma 1-ter e iii) la quantificazione delle risorse da finanziare con capitale privato di cui alla lettera d). L'apparato di tabelle che costituiscono l'Allegato dovrebbe riportare le informazioni sull'ammontare del finanziamento privato nel caso degli interventi da realizzare in partenariato, elemento tanto più importante alla luce della crescente tendenza della PA a ricorrere a modelli di PPP in relazione alle scarse risorse disponibili: come riportato in "Il partenariato Pubblico Privato e l'edilizia sostenibile in Italia nel 2013" a cura del CRESME, dal 2002 al 2013 il numero di bandi di gara in PPP è sì decuplicato (da 336 a 2.901) e l'importo complessivo è aumentato da circa 1,3 miliardi di euro del 2002 a 5,1 nel 2013.

Al fine di dare rilievo alla natura del finanziamento (pubblica/privata) e alle disponibilità private rispetto al fabbisogno finanziario, si propone di articolare e integrare le colonne "Disponibilità" e "Fabbisogno" con le informazioni riportate nelle tavole 12 e 13.

**Tabella 12 – Finanziamento con capitali privati**

Fonte di finanziamento	Quota di investimento privato su investimento totale
1- Intervento finanziato con risorse private (PPP)	a. Quota di investimento privato compresa tra 91% - 100%
	b. Quota di investimento privato compresa tra 81% - 90%
	c. Quota di investimento privato compresa tra 71% - 80%
	d. Quota di investimento privato compresa tra 61% - 70%
	e. Quota di investimento privato compresa tra 51% - 60%

**Tabella 13 – Copertura del fabbisogno**

Fonte di finanziamento	Quota di copertura del fabbisogno
1- Intervento finanziato	a. Copertura completamente disponibile (100% disponibile e fabbisogno 0%)
	b. Copertura parzialmente disponibile (a completamento necessario contributo <50% del totale)
	c. Copertura parzialmente disponibile (a completamento necessario contributo >50% del totale)
	d. Senza Copertura

### 6.2.2. La verifica empirica

Oggetto di questa seconda parte è la verifica della sostenibilità del modello metodologico proposto. Tale verifica si fonda sui seguenti criteri:

- l'insieme di opere oggetto di analisi riguarda le deliberazioni CIPE nel periodo 2012 – 2014;
- il campione di analisi (cfr. ALLEGATO I) è costituito dall'insieme delle opere identificate e dei singoli lotti di cui le stesse si compongono, per un totale di 20 opere e 62 lotti;
- nel campione non rientrano le opere concluse, in esercizio o in fase di collaudo;
- il sistema di verifica è stato sviluppato sulla base di un unico *database* informativo, al fine di rendere l'analisi omogenea: è stato utilizzato il *database* informativo dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)<sup>8</sup>, il quale contiene l'elenco completo, aggiornato al 2011, delle schede relative alle infrastrutture strategiche in Italia.

Dato che l'analisi si propone una verifica dell'operatività dell'impianto metodologico e non l'ordinamento delle opere in termini di priorità, i singoli set di criteri sono stati ricavati attribuendo un valore massimo pari a 5 punti al miglior criterio di ciascun set. Tale valore è

<sup>8</sup> Già Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP).

stato poi suddiviso per il numero di criteri di ciascun *set* al fine di poter assegnare un punteggio proporzionalmente inferiore anche agli altri, come risulta dalle successive Tabelle 14 – 18 contenenti “criteri e punteggi”..

Naturalmente, ai fini di un vero e proprio ordinamento delle priorità, i pesi andrebbero individuati scegliendo eventualmente a monte priorità differenti per i criteri generali proposti (ad esempio, si può pensare che il grado di appartenenza alle reti TEN-T sia più rilevante della applicabilità delle norme sui lotti costruttivi, o viceversa) e declinandoli, all’interno di ciascun criterio, in modo non necessariamente lineare come nella simulazione qui riportata.

**Tabella 14 – Grado di appartenenza a TEN - T**

<b>Grado di appartenenza al network TEN – T</b>	<b>Ruolo</b>	<b>Punteggi</b>
1. Intervento incluso nella Rete Centrale - Core network	1.a. Intervento incluso della Rete Centrale – incluso nelle sezioni dei corridoi	5,0
	1.b. Intervento della Rete Centrale – nodo	4,5
	1.c. Intervento della Rete Centrale	4,0
2. Intervento incluso nella Rete Globale - Comprehensive network	2.a. Intervento della Rete Globale – nodo	3,5
	2.b. Intervento della Rete Globale	3,0
3. Intervento connesso alla Rete Centrale	3.a. Intervento connesso alla Rete Centrale – sezione	2,5
	3.b. Intervento connesso alla Rete Centrale – nodo	2,0
	3.c. Intervento connesso alla Rete Centrale	1,5
4. Intervento connesso alla Rete Globale	4.a. Intervento connesso alla Rete Globale – nodo	1,0
	4.b. Intervento connesso alla Rete Globale	0,5
5. Intervento non connesso		0,0

**Tabella 15 – Priorità di attuazione**

<b>Priorità di attuazione per lotti</b>	<b>Stato attuazione lotti</b>	<b>Punteggi</b>
1. Intervento da realizzare per lotti funzionali	1.a. Lotto costruttivo concluso	-
	1.b. Lotto costruttivo finanziato, in corso di realizzazione	5
	1.c. Lotto costruttivo finanziato, in attesa di contrattualizzazione	4
	1.d. Lotto costruttivo autorizzato dal CIPE e ancora da finanziare, per il quale sussiste impegno ex articolo 2 comma 233 della Legge n. 191/2009	3
	1.e. Progetto prioritario specifico/intervento con lotti costruttivi da individuare e autorizzare da parte del CIPE	2
	1.f. Progetto prioritario specifico da realizzare per lotti costruttivi individuato con DPCM o altro provvedimento legislativo	1
2. Intervento non		0

interessato dalla norma sui lotti costruttivi		
---	--	--

**Tabella 16 – Livello attuativo**

Stato attuazione	Categorie	Punteggi
0. Interventi conclusi	Accorpa le categorie interventi in esercizio/ultimati e collaudati	-
1. Intervento in corso di realizzazione	1.a. stato di avanzamento fisico/finanziario > 50%	5,00
	1.b. stato di avanzamento fisico/finanziario < 50%	4,55
2. Intervento affidato	2.a. Intervento affidato in attesa di consegna lavori	4,09
	2.b. Intervento affidato in attesa di consegna progetto esecutivo	3,64
	2.c. Intervento affidato con progetto definitivo	3,18
	2.d. Intervento affidato con progetto definitivo da approvare	2,73
	2.e. Intervento affidato con progetto preliminare	2,27
3. Intervento da affidare	3.a. Intervento da affidare su base progetto definitivo	1,82
	3.b. Intervento da affidare su base progetto preliminare approvato	1,36
	3.c. Intervento da affidare e con progetto preliminare da approvare	0,91
	3.d. Intervento con studio di fattibilità in corso	0,45

**Tabella 17 – Fonti di finanziamento – Privato in PPP**

Fonte di finanziamento	Quota di investimento privato su investimento totale	Punteggi
1- Intervento finanziato con risorse private (PPP)	a. Quota di investimento privato compresa tra 91% - 100%	5
	b. Quota di investimento privato compresa tra 81% - 90%	4
	c. Quota di investimento privato compresa tra 71% - 80%	3
	d. Quota di investimento privato compresa tra 61% - 70%	2
	e. Quota di investimento privato compresa tra 51% - 60%	1

**Tabella 18 – Fonti di finanziamento - Copertura**

Fonte di finanziamento	Quota di copertura del fabbisogno	Punteggi
1-Intervento finanziato	a. Copertura completamente disponibile (100% disponibile e fabbisogno 0%)	5,00
	b. Copertura parzialmente disponibile (a completamento necessario contributo <50% del totale)	3,75

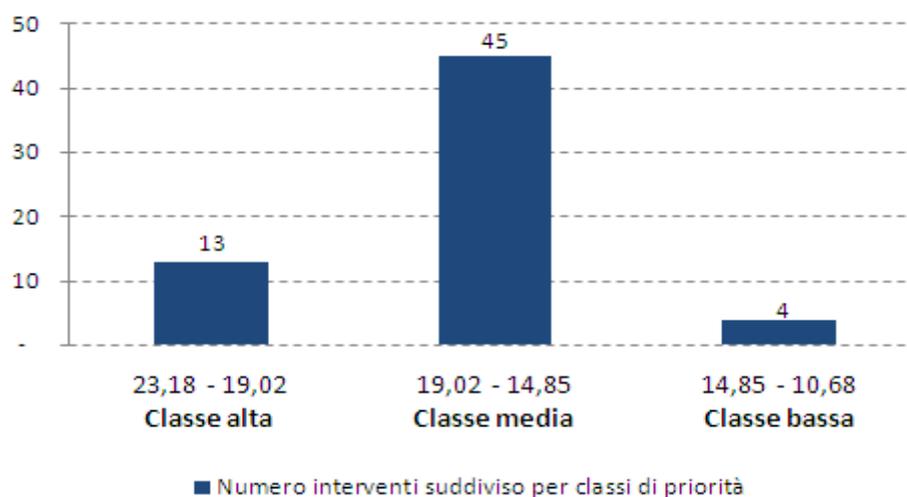
c. Copertura parzialmente disponibile (a completamento necessario contribuito >50% del totale)	2,50
d. Senza Copertura	1,25

Con riferimento al sistema di priorità relativo all'integrazione con le reti territoriali di cui alla lettera a), comma 1-bis dell'articolo 161 del Codice dei Contratti Pubblici, il punteggio attribuito sulla base della appartenenza a una qualsiasi delle opere/piani indicati nella Tabella 10 è pari a 5, viceversa pari a zero qualora l'opera non rientri in nessuna delle fattispecie indicate.

Il punteggio massimo ottenibile da ciascun intervento sulla base dei criteri individuati è pari a 30.

La dimensione delle classi è stata ricavata suddividendo per tre la differenza tra il valore alto massimo e minimo ottenuto dalle opere incluse nel campione. Nel seguente grafico si riportano gli esiti della distribuzione di frequenza delle opere/interventi in ragione delle tre classi identificate, che possono individuare altrettanti *range* di priorità: alto, medio e basso (cfr. Figura 35).

**Figura 35 – Ripartizione lotti per classe di priorità**

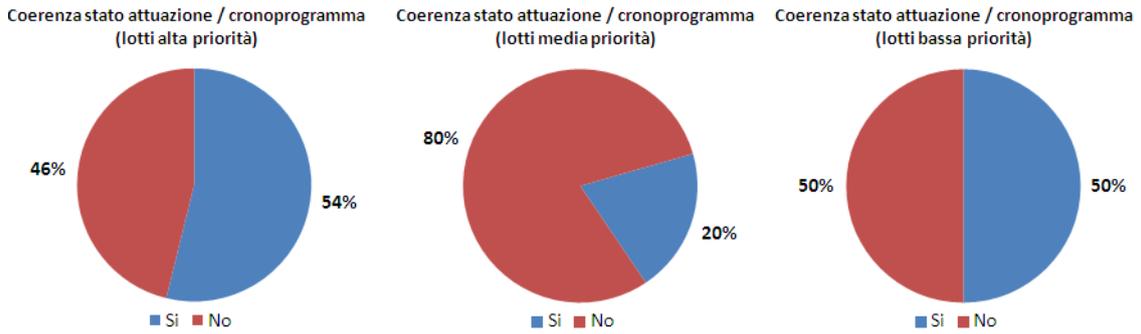


L'esito dell'analisi evidenzia che il gruppo più numeroso (45) è quello che include le opere con un tasso di priorità medio, mentre le opere che presentano un'elevata priorità sono circa il 20% del campione.

Ciascuna classe è stata poi analizzata sulla base della corrispondenza tra lo stato di avanzamento e il cronoprogramma delle opere ovvero dei lotti che la compongono (cfr. Figura 36) attribuendo un valore dicotomico positivo (si) nei casi in cui lo stato di attuazione è in linea con il crono programma.

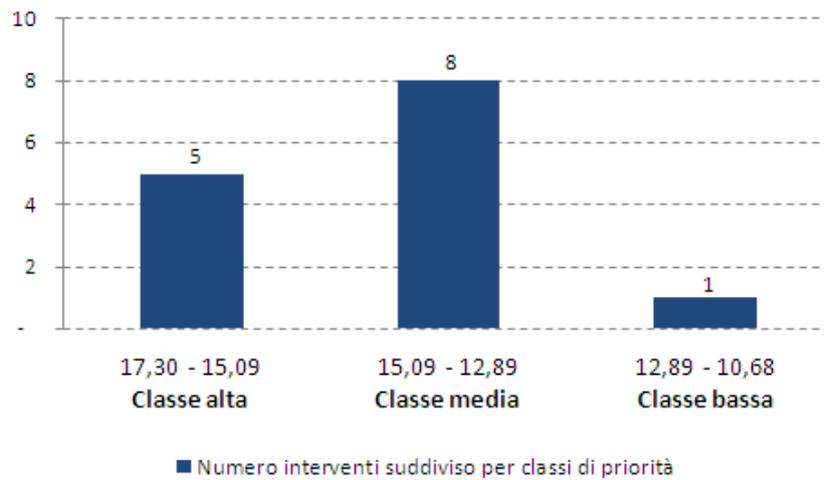
I grafici evidenziano una condizione generale di forte ritardo nello stato di attuazione delle opere (circa il 70% è in ritardo rispetto al cronoprogramma), maggiormente evidente nel caso dei lotti contraddistinti da un livello medio di priorità.

**Figura 36 – Coerenza stato d’attuazione / cronoprogramma**



Nelle successive Figure 37 - 41 sono riportati i risultati dell’analisi di frequenza dei punteggi suddivisi in base al settore di appartenenza delle opere incluse nel campione (strade, autostrade, metropolitane, edilizia, ecc.).

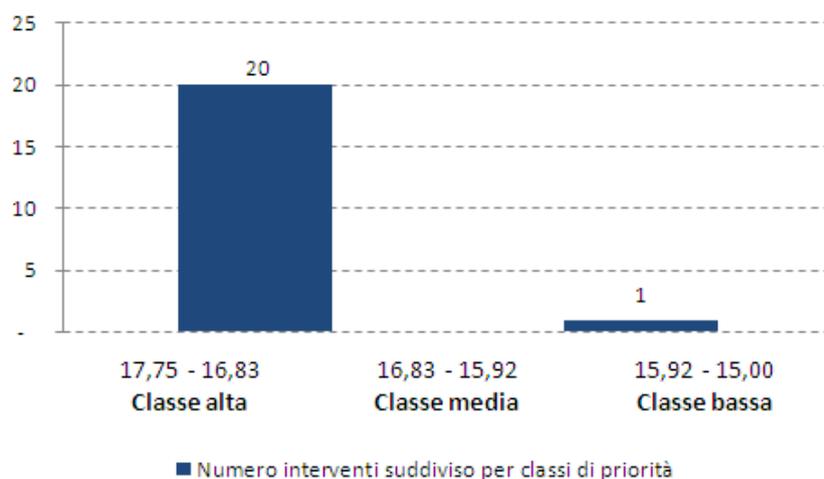
**Figura 37 – Opere stradali**



Nell’ambito delle opere stradali, per il 36% si riscontra un elevato livello di priorità e per il 57% un profilo medio. Nei profili medio e alto rientrano le opere viarie del Quadrilatero Marche - Umbria e la SS 106 “Jonica” Megalotto 2 (Catanzaro).

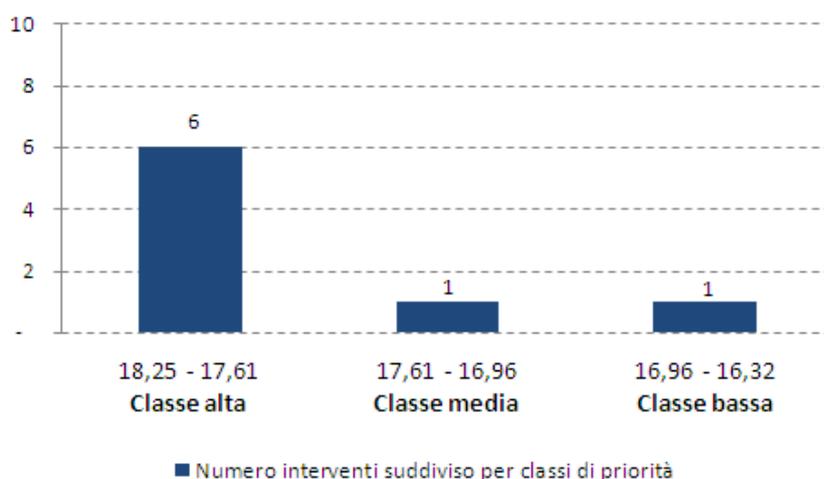
Il completamento della SS Cassia a 4 Corsie rispecchia un profilo di priorità inferiore, tuttavia lo stato di avanzamento dell’opera risulta coerente col cronoprogramma delle attività. Con riferimento alle opere autostradali, si evidenzia l’elevata priorità assunta dal completamento di ben 20 lotti della Autostrada Salerno – Reggio Calabria.

**Figura 38 – Opere autostradali**



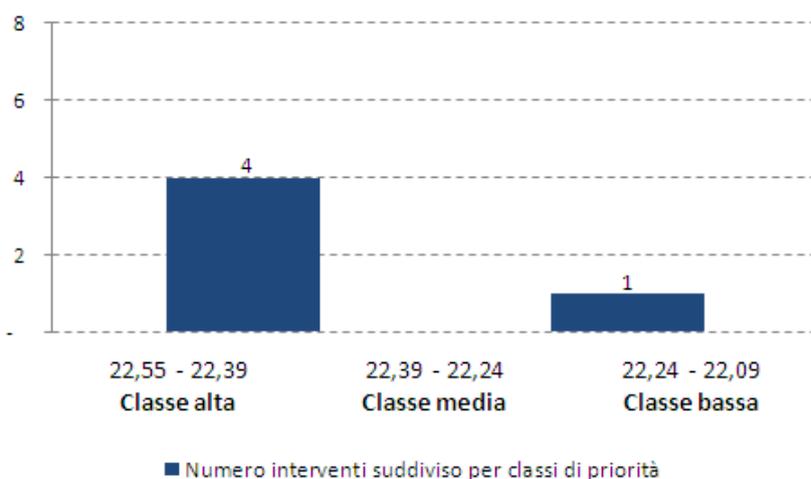
Il completamento delle linee metropolitane di Napoli (linea 1) e Roma (parte della Linea C) risultano prioritarie sulla base dell'elevato stato di avanzamento raggiunto e dell'appartenenza alla *core network* europea.

**Figura 39 – Opere metropolitane**



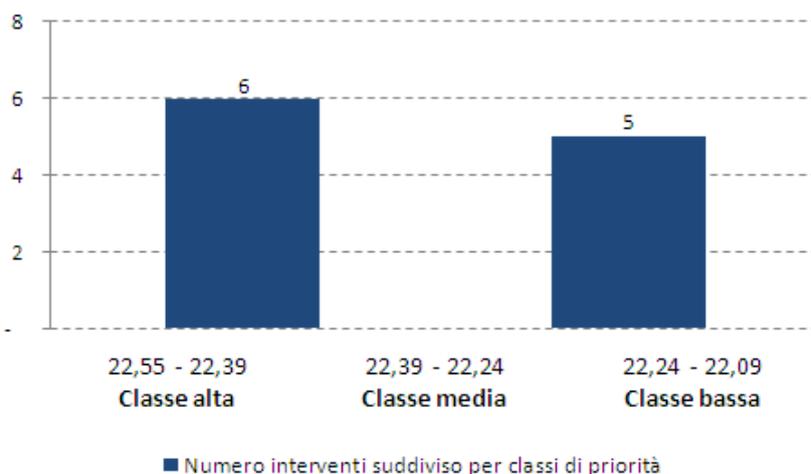
Tra le opere edilizie si segnalano gli adeguamenti funzionali e infrastrutturali delle stazioni ferroviarie di Torino, Milano, Venezia, Verona, Roma, Bari, Napoli, Firenze, Bologna e Palermo tutte contraddistinte da un elevato livello di priorità.

**Figura 40 – Opere edilizie**



Le opere ferroviarie infine sono caratterizzate da una suddivisione netta tra interventi prioritari e non. Tra i primi rientrano i 5 lotti costruttivi dell'Asse Ferroviario Monaco – Verona: Galleria del Brennero e i 2 lotti della linea ferroviaria Verona – Fortezza di accesso alla Galleria di base del Brennero. L'intervento con il livello di priorità più ridotto è quello relativo alla velocizzazione della linea ferroviaria Catania – Siracusa, a causa del basso livello di copertura finanziaria del costo di investimento.

**Figura 41 – Opere ferroviarie**



In conclusione, il sistema classificatorio proposto risulta sostenibile e può essere utile al Ministero di settore per consolidare, metodologicamente e sotto il profilo della aderenza alle disposizioni normative vigenti, la individuazione delle priorità delle opere e interventi alla base del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

**ALLEGATO I - Campione per la verifica del modello metodologico (insieme delle opere identificate e singoli lotti)**

N.	Opere	Lotti
1	Quadrilatero Marche-Umbria	Sublotto - SS77 della Val di Chienti: tratti Foligno-Val Menotre e Muccia-Pontelatrave (1 maxilotto/1 lotto/1.2 sublotto)
		Sublotto - Allaccio SS77 della Val di Chienti con SS16 a Civitanova Marche (1 maxilotto/1 lotto/1.3 sublotto)
		Sublotto - Allaccio SS77 della Val di Chienti con SS3 Flaminia a Foligno (1 maxilotto/1 lotto/1.4 sublotto)
		Sublotto - SS77 della Val di Chienti: tratto Val Menotre-Muccia (1 maxilotto/2 lotto/2.1 sublotto)
		Sublotto - Intervalliva di Macerata (1 maxilotto/2 lotto/2.2 sublotto)
		Sublotto - Intervalliva di Tolentino-San Severino (1 maxilotto/2 lotto/2.3 sublotto)
		Sublotto - SS78 della Val di Fiastra: Sforzacosta-Sarnano (2 maxilotto/2 lotto/2.4 sublotto)
		Sublotto - SS3 Via Flaminia: tratto Pontecentesimo-Foligno (1 maxilotto/2 lotto/2.5 sublotto)
		Sublotto - SS76: tratti Fossato di Vico-Cancelli e Serra San Quirico-Albacina (2 maxilotto/1 lotto/1.1 sublotto)
		Sublotto - SS318: tratto Pianello-Valfabbrica (2 maxilotto/1 lotto/1.2 sublotto)
		Sublotto - Pedemontana delle Marche-sub lotto n. 1 (2 maxilotto/2 lotto/2.1 sublotto)
Sublotto - Pedemontana delle Marche-sub lotto n. 2 (2 maxilotto/2 lotto/2.2 sublotto)		
2	Autostrada Salerno-Reggio Calabria	Sa-Rc Km 003+000-008+000 - Tronco 1° Lotto 1° Stralcio 2°
		Sa-Rc km. 004+500 al km 005+500. Svincolo di S. Mango
		Sa-Rc – Tronco 1° Tratto 2° Lotto 2° sede SUD dal Km 8+000 al km 13+000 e Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° stralcio 2° dal Km 13+000 al Km 16+890
		Sa-Rc Nuovo svincolo di Pontecagnano in località Pagliarone al km 17+750
		Sa-Rc Km 022+400-023+000 - Svincolo di Battipaglia incluso
		Sa-Rc Km 023+000-029+400 - Tronco 1° Tratto 3°
		Sa-Rc Km 029+400-030+000 - Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico Stralcio 1°
		Sa-Rc Km 037+500-040+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 1
		Sa-Rc Km 47+800 - Km 53+800. Dallo svincolo di Contursi (escluso) allo svincolo di Sicignano degli Alburni (escluso)
		Sa-Rc 4° Megalotto (ex Macrolotto n.2) - Dal Km 108+800 al

		<p>Km 139+000. Dallo svincolo di Padula - Buonabitacolo (escluso) allo svincolo di Lauria nord (incluso)</p> <p>Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Tronco 2° Tratto 4° Lotto 1° (ex Asfalti Sintex)</p> <p>Sa-Rc dal Km 222+000 al 225+800</p> <p>Sa-Rc Macrolotto 4 bis - km 286+000 - 304+200 dallo svincolo di Attila-Grimaldi (escluso) allo svincolo di Falerna (incluso)</p> <p>Sa-Rc Km 353+000-355+800 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 1° stralcio A (Loc. La Motta)</p> <p>Sa-Rc Km 359+400-369+800 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 2° (dallo svincolo di Serre escluso allo svincolo di Mileto incluso)</p> <p>Sa-Rc Km 378+500-383+000 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 3° Stralcio B</p> <p>Sa-Rc Tronco 3°-Tratto 2°-Lotto 2° Stralcio C - Dal Km 382+475 al 383+000 (Svincolo di Rosarno)</p> <p>Sa-Rc Km 383+000-393+500 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 4°</p> <p>Sa-Rc 2° Megalotto 2 (ex Macrolotto n. 5) - Dal Km 393+500 al Km 423+300. Dallo svincolo di Gioia Tauro (escluso) allo svincolo di Scilla (escluso)</p> <p>Sa-Rc 3° Megalotto 3 (ex Macrolotto n. 6) - Dal Km 423+300 al Km 442+920. Dallo svincolo di Scilla (incluso) allo svincolo di Campo Calabro (incluso)</p>
3	<b>MO.S.E.</b>	
4	<b>Metropolitana di Napoli completamento - linea 1: Collegamento Dante - Centro direzionale</b>	
5	<b>Metropolitana di Napoli - linea 1: Capodichino - Centro direzionale</b>	
6	<b>Grandi Stazioni edifici di stazione</b>	<p>Roma Termini - opere infrastrutturali complementari agli edifici stazione</p> <p>Appalto lotto Nord Ovest - adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Genova P. Principe e Genova Brignole; opere infrastrutturali complementari alle stazioni di Torino Porta Nuova e Milano Centrale</p> <p>Appalto lotto Nord Est - adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Venezia Mestre, Venezia S. Lucia e Verona Porta Nuova</p> <p>Appalto lotto centro - adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Bologna Centrale, Firenze S.M.N.</p> <p>Appalto lotto sud - adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Napoli Centrale, Palermo</p>

		Centrale e Bari Centrale
7	Metropolitana di Roma - linea C	T2: Clodio / Mazzini - Fori Imperiali / Colosseo
		T3: Fori Imperiali / Colosseo - San Giovanni
		T4: San Giovanni - Malatesta; T5: Malatesta - Teano - Alessandrino
		T6A: Alessandrino - Bivio Torrenova; T7 Torrenova - Pantano e deposito graniti
8	Raddoppio ferroviario Voltri - Brignole	
9	Nuovo collegamento internazionale Torino - Lione	
10	Civitavecchia - Orte - Terni - Rieti: Terni - confine regionale	
11	Linea Bari - Taranto: raddoppio tratta S. Andrea - Bitetto	
12	Asse ferroviario Monaco - Verona: galleria del Brennero	1 lotto costruttivo
		2 lotto costruttivo
		3 lotto costruttivo
		4 lotto costruttivo
		5 lotto costruttivo
13	SS 106 "Jonica" – Megalotto 2 (Catanzaro) da Km 178 + 350 a 191 + 500 e prolungamento della SS 280 dei Due Mari dallo svincolo di Sansinato allo svincolo di Germaneto	
14	Montescuro Ovest	
15	Completamento della SS Cassia a 4 corsie: tratta km 41,300 - km 74,000	
16	Sviluppo della rete elettrica nazionale: nuovo collegamento sottomarino 500 KV in c/c SAPEI (Sardegna - penisola italiana) -	Collegamento sottomarino e terrestre tra le due stazioni elettriche di Fiumesanto e Latina
		Stazioni elettriche di conversione di Fiumesanto e Latina - Impianti
17	Velocizzazione linea ferroviaria Catania - Siracusa	
18	Metropolitana leggera di Brescia – Metrobus: modifiche migliorative del 1° lotto funzionale "Prealpino - S. Eufemia"	
19	Quadruplicamento linea Verona - Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero: lotti 1 e 2	
20	Metropolitana di Torino: linea 1 tratta 4 Lingotto - Bengasi	