

**CONFINDUSTRIA LECCE – SEZIONE EDILI
ANCE – Direzione Affari Economici e Centro Studi**

Il settore delle costruzioni per lo sviluppo della provincia di Lecce

27 MAGGIO 2008

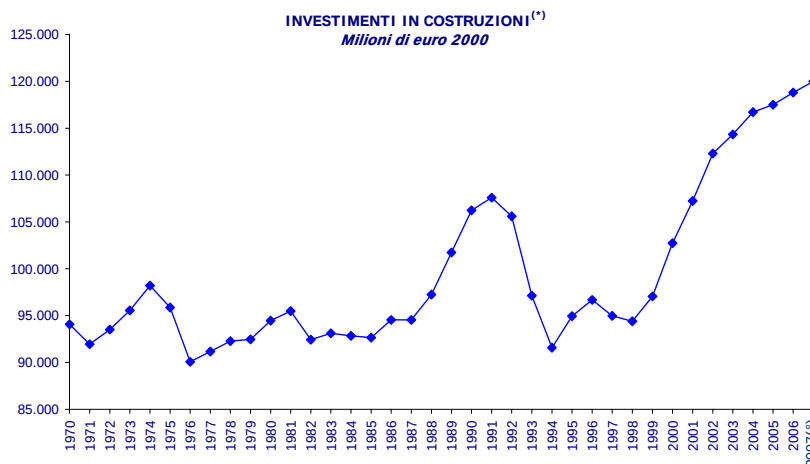
INDICE

IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN ITALIA.....	3
IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN PUGLIA.....	7
L'OCCUPAZIONE NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN PUGLIA	9
LE AGEVOLAZIONI FISCALI SULLE RISTRUTTURAZIONI EDILIZIE	12
GLI EFFETTI DELLE AGEVOLAZIONI DEL 55% SUL PATRIMONIO IMMOBILIARE	13
IL MERCATO IMMOBILIARE	16
TRASFORMAZIONE E RINNOVAMENTO URBANO	19
CITTÀ E POPOLAZIONE	19
<i>Box - Case per studenti.....</i>	<i>21</i>
LA STRATEGIA PER IL FUTURO	23
LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DELLA PUGLIA.....	24
I FONDI STRUTTURALI IN PUGLIA.....	26
LE RISORSE PER LA PROGRAMMAZIONE 2007-2013 DEI FONDI STRUTTURALI.....	26
GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLE RETI E SULLA MOBILITÀ	26
INVESTIMENTI IN ALTRI SETTORI INFRASTRUTTURALI	28
LA PROGRAMMAZIONE 2007-2013 IN PUGLIA.....	28
QCS 2000-2006: LO STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI	30
LA CONVERGENZA IN ALCUNE REGIONI IN RITARDO DI SVILUPPO	32
IL TURISMO	36
LE DINAMICHE DI CAMBIAMENTO DEL SETTORE TURISTICO	36
IL MERCATO TURISTICO DEL MEZZOGIORNO E DELLA PUGLIA.....	37
<i>Box - Attrarre nuovi flussi turistici: il caso della Spagna.....</i>	<i>42</i>
LE PROPOSTE PER IL RILANCIO	44
LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO IN PUGLIA	48
LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	48
LE DELIBERAZIONI DEL CIPE.....	49
LO STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE STRATEGICHE IN PUGLIA	50
<i>Box - La programmazione di Anas e Ferrovie dello Stato in Puglia.....</i>	<i>55</i>
BANDI DI GARA PER OPERE PUBBLICHE IN PUGLIA	61
IL MERCATO DEL PROJECT FINANCING IN ITALIA ED IN PUGLIA.....	66
IL MERCATO DEL PROJECT FINANCING IN ITALIA	66
IL MERCATO DEL PROJECT FINANCING IN PUGLIA	73
I RISCHI SUL FUTURO DEL PROJECT FINANCING.....	77

IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN ITALIA

Il 2007 rappresenta il nono anno consecutivo di sviluppo quantitativo del settore delle costruzioni e si qualifica come l'anno in cui i volumi produttivi complessivi settoriali raggiungono i più alti livelli registrati a partire dal 1970 (data dalla quale è disponibile la ricostruzione della serie storica dei conti economici nazionali).

L'evoluzione dei livelli produttivi settoriali procede a partire dal 2005 a ritmi contenuti, evidenziando il progressivo esaurimento del trend di crescita dei nuovi programmi di investimento.



(*) Investimenti in costruzioni al netto dei costi per trasferimento di proprietà
(*) Stima Ance
Elaborazione Ance su dati Istat

Complessivamente, gli investimenti in costruzioni realizzati nel 2007 sono superiori del 29,4% rispetto ai volumi conseguiti nel 1998, anno di inizio del trend positivo. Un tasso di crescita doppio rispetto a quello del prodotto interno lordo.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI(*) E PIL IN ITALIA - Var. % in quantità rispetto all'anno precedente

Anni	Investimenti in costruzioni	PIL
1999	2,7	1,5
2000	5,8	3,7
2001	4,4	1,8
2002	5,9	0,5
2003	2,4	0,0
2004	2,2	1,5
2005	0,5	0,6
2006	1,5	1,8
2007	1,0 ^(*)	1,5
2007/1998	29,4	13,5

(*) Compresi i costi per trasferimento di proprietà

(*) Stima Ance

Elaborazione Ance sui dati Istat

Nello stesso periodo il Pil è infatti cresciuto del 13,5%. Una crescita lenta, la più bassa performance di sviluppo tra i paesi dell'Unione europea (UE 15), che senza l'apporto del settore delle costruzioni sarebbe stata ancor più modesta.

In nove anni l'incidenza degli investimenti in costruzioni sul Pil è passata dall'8,2% del 1998 al 9,9% del 2007.

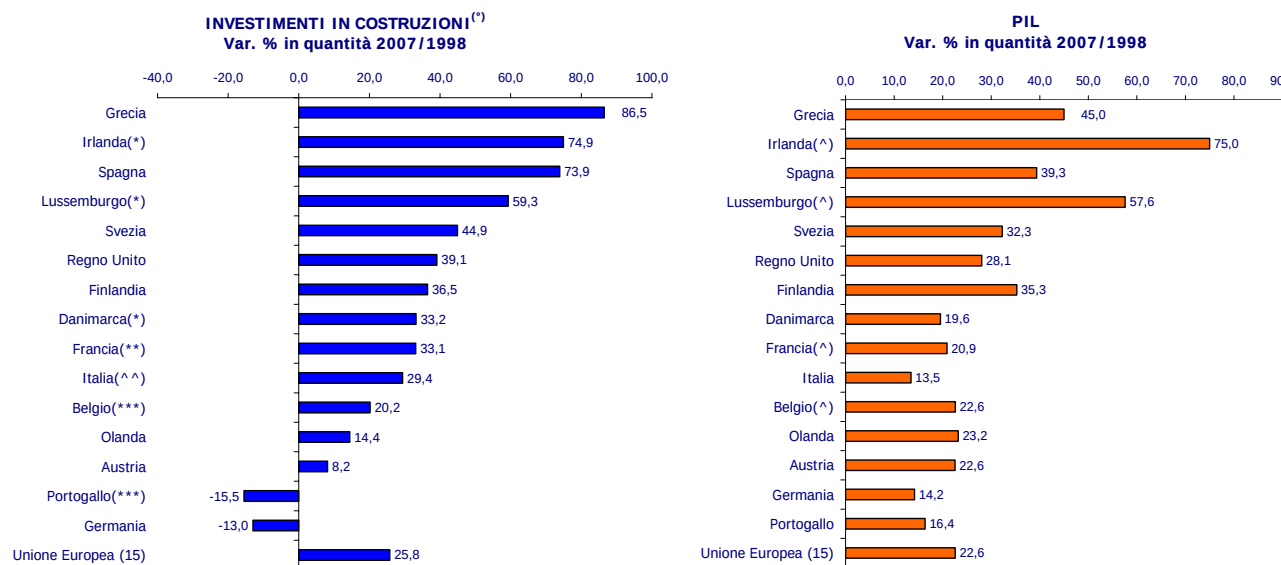
Se si tiene conto anche dei costi per il trasferimento di proprietà, che secondo la nuova classificazione euro-

pea devono essere conteggiati negli investimenti in costruzioni, il peso del totale degli investimenti in costruzioni sul Pil sale al 9,0% nel 1998 e all'11% nel 2007.

E' interessante confrontare l'andamento del settore delle costruzioni nell'ultimo decennio nei diversi Paesi europei.

Dal confronto emerge che la crescita degli investimenti in costruzioni in Italia è stata decisamente inferiore rispetto a quella di altri paesi europei.

Tra il 1998 e il 2007 nel nostro Paese gli investimenti nel settore sono cresciuti del 29,4% contro, ad esempio, l'86,5% della Grecia, il 75% dell'Irlanda, il 73,9% della Spagna, il 44,9% della Svezia, il 39,1% Regno Unito e il 33,1% della Francia.



(*) Compresi i costi per trasferimento di proprietà

(*) Per l'Irlanda, il Lussemburgo e la Danimarca l'Eurostat non pubblica il dato degli investimenti in costruzioni relativo all'anno 2007, si è utilizzato il dato degli investimenti in costruzioni della Commissione Europea

(**) Per la Francia l'Eurostat non pubblica il dato relativo agli investimenti in costruzioni per gli anni 1998 e 2007. Per il 1998 si utilizzava la var. % 1999/1998 della precedente serie (+6%) e per il 2007 si è utilizzata la stima della Commissione Europea

(***) Per il Belgio ed il Portogallo l'Eurostat non ha pubblicato la serie degli investimenti in costruzioni dal 1998 al 2007, si è utilizzata la serie fornita dalla Commissione Europea

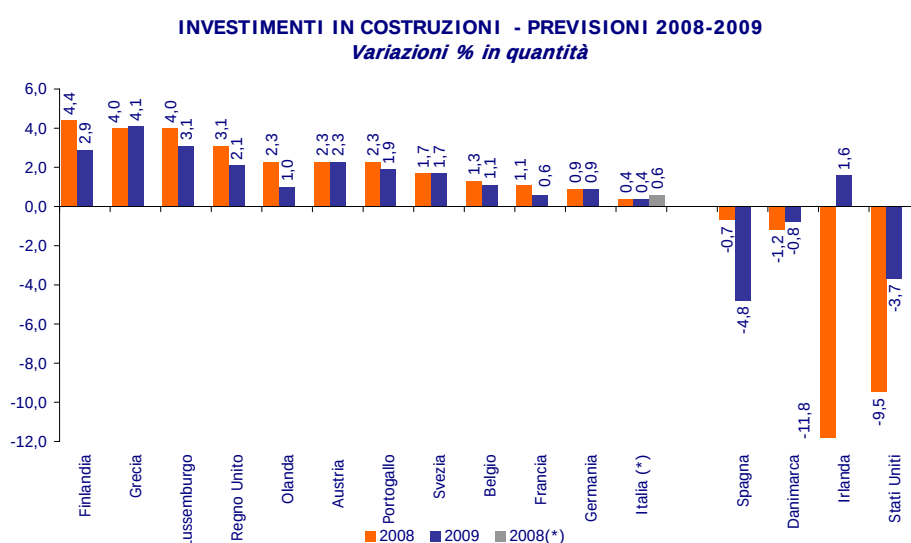
(^*) Previsioni Eurostat per il 2007

(^^) Stima Ance per il 2007

Elaborazione Ance su dati Eurostat

Questi dati dimostrano che anche in economie evolute le costruzioni hanno e continueranno ad avere un ruolo rilevante.

Secondo recenti stime della Commissione europea infatti, nel 2008 e nel 2009 il settore delle costruzioni continuerà a crescere nella maggior parte dei Paesi europei.



(*) Stima Ance per il 2008

Fonte: Economic Forecast Spring 2008 - Commissione Europea

Molti Paesi, secondo le previsioni della Commissione europea, nel biennio 2008-2009, vedranno crescere gli investimenti in costruzioni con tassi di sviluppo compresi tra il 2% ed il 4%. E' il caso di Finlandia, Grecia, Lussemburgo, Regno Unito, Olanda, Austria e Portogallo.

Tassi di sviluppo più contenuti sono previsti per l'Italia che, secondo la Commissione europea, crescerà dello 0,4% (stima molto vicina a quella formulata dall'Ance del + 0,6%) e anche per Svezia, Belgio, Francia, Germania, mentre per Spagna, Irlanda e Danimarca sono attese riduzioni dei livelli di produzione.

Nel 2007 gli investimenti in costruzioni in Italia (152.609 milioni di euro) hanno continuato a registrare un andamento positivo con un incremento, secondo stime Ance, dell'1,0% rispetto all'anno precedente.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI^(^) IN ITALIA

	2007 milioni di euro	Variazioni % in quantità			
		2005	2006	2007(°)	2008(°°)
COSTRUZIONI	152.609 (*)	0,7 %	1,1 %	1,0 %	0,6 %
.abitazioni (*)	82.929	4,1%	3,1%	1,6%	1,3%
- nuove (*)	39.933	4,5%	3,0%	0,8%	-0,1%
- straord. (*)	42.996	3,8%	3,1%	2,4%	2,6%
.non residenziali (*)	69.680	-3,0%	-1,1%	0,3%	-0,1%
- private (*)	40.261	-3,0%	0,5%	2,8%	-0,3%
- pubbliche (*)	29.419	-2,9%	-3,0%	-2,9%	0,1%

(^) Investimenti in costruzioni al netto dei costi per trasferimento di proprietà

(*) Stima Ance su Conti Economici Nazionali

(°) Stima Ance

(°°) Previsioni Ance

Elaborazione Ance su dati Istat

A sostenere i livelli di produzione del 2007 hanno contribuito l'attività di recupero del patrimonio abitativo (+2,4%), la costruzione di nuove abitazioni (+0,8%) e di fabbricati destinati alle attività produttive (+2,8%). Continua, invece, il trend negativo delle opere pubbliche (-2,9%).

Nell'anno in corso si manifesteranno anche gli effetti delle mutate condizioni del mercato creditizio, alle prese con un deciso incremento dei tassi di interesse sui mutui e con gli effetti della crisi dei mutui subprime statunitensi. Situazione, quest'ultima, che potrà indurre le banche italiane a selezionare in modo maggiormente restrittivo la propria clientela.

Secondo le stime Ance anche nel 2008 l'andamento del settore avrà segno positivo (+0,6%), anche se comincia a farsi sentire un sensibile rallentamento.

La modesta crescita del settore nel 2008 sintetizza il ridimensionamento della nuova edilizia abitativa (-0,1%) e dell'edilizia non residenziale destinata allo svolgimento delle attività economiche (-0,3%), un ulteriore sviluppo degli interventi di ristrutturazione (+2,6%) e l'interruzione del trend negativo delle opere pubbliche (+0,1%).

L'aspetto più significativo da segnalare per l'anno in corso è proprio il cambiamento di scenario nei singoli comparti. Si arresta infatti, secondo le stime Ance, il trend pesantemente negativo degli investimenti in opere pubbliche (+0,1%).

Cominciano invece a manifestarsi segnali di contrazione nell'edilizia privata (-0,1%), in controtendenza con la costante espansione degli ultimi anni.

Si tratta di due fenomeni importanti, che meritano una riflessione.

E' sicuramente positivo che si fermi la caduta degli investimenti in opere pubbliche, ma certo questo primo segnale non basta. Non è pensabile accontentarsi dei bassi livelli di investimento di questi ultimi anni.

E' necessario invece che si apra una fase di vera ripresa degli investimenti in infrastrutture, che noi ci aspettiamo sulla base sia dell'aumento di risorse previsto dalle ultime Finanziarie sia della dichiarata intenzione del nuovo governo di accelerare tempi di decisione e procedure di spesa per il concreto avvio di nuovi e consistenti programmi infrastrutturali.

La prevista contrazione nella produzione di nuove abitazioni, invece, rischia di arrestare un processo di risposta del settore, proseguito in questi anni, alla forte domanda di casa presente nel Paese e certo non ancora esaurita.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI PER AREA GEOGRAFICA

	ITALIA	<i>Nord Ovest</i>	<i>Nord Est</i>	<i>Centro</i>	<i>Mezzo- giorno</i>
<i>Variazione % in quantità 2007/2006</i>					
COSTRUZIONI	1,0 %	1,9 %	1,2 %	0,6 %	0,1 %
- Edilizia abitativa	1,6%	2,4%	1,3%	1,4%	1,2%
- Non residenziali private	2,8%	3,7%	3,7%	3,0%	0,7%
- Non residenziali pubbliche	-2,9%	-2,4%	-3,0%	-3,0%	-3,1%

Fonte: Ance

IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN PUGLIA

Il settore delle costruzioni riveste un ruolo importante nell'ambito dell'economia della regione Puglia. Gli investimenti in costruzioni rappresentano il 10,4% del PIL regionale.

Analogamente a quanto rilevato per l'Italia, anche in Puglia il settore delle costruzioni ha fatto da traino alla crescita dell'intero sistema economico della regione.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI^(*) E PIL IN PUGLIA

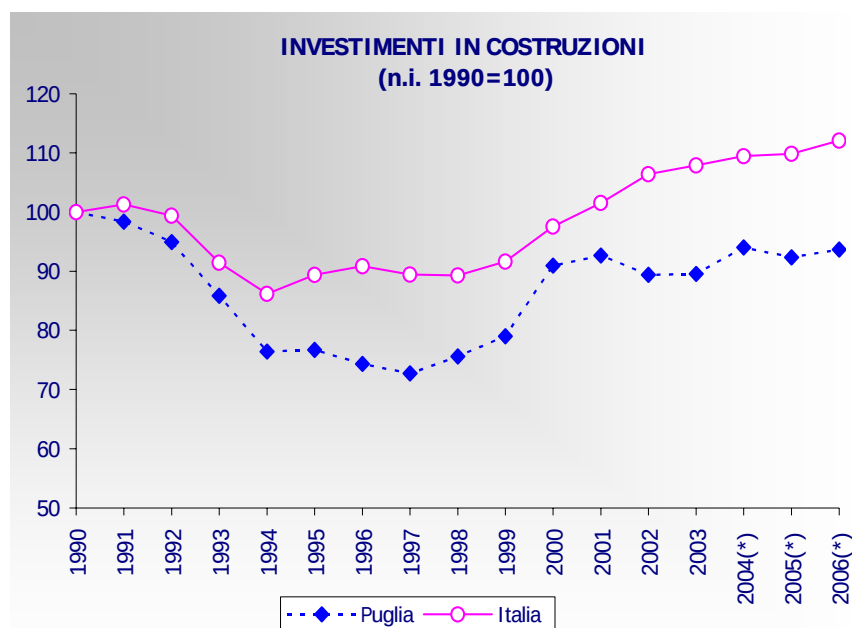
Var. % in quantità rispetto all'anno precedente

Anni	Investimenti in costruzioni	PIL
1999	4,5	4,7
2000	15,1	2,2
2001	1,9	1,6
2002	-3,5	-0,5
2003	0,2	-1,0
2004	5 ^(*)	1,2
2005	-1,8 ^(*)	0,0
2006	1,4 ^(*)	1,7 ^(*)
2006/1998	23,8	10,2

^(*) Stime Unioncamere

Elaborazione Ance sui dati Istat Unioncamere

Un fondamentale ruolo di traino che emerge con chiarezza dal raffronto tra le cifre degli investimenti in costruzioni e quelle del PIL della regione: complessivamente tra il 1998 ed il 2006, gli investimenti in Puglia sono cresciuti del 23,8% a fronte di un aumento del PIL del 10,2%.



(*) Stime Unioncamere per la Puglia

Elaborazione Ance su dati Istat e Unioncamere

Le stime di Unioncamere per la regione Puglia, relative agli anni 2007 e 2008, evidenziano una crescita del valore aggiunto del settore delle costruzioni rispettivamente pari all'1,6% e allo 0,6% (1,7% nel 2007 e 0,7% nel 2008 nel Mezzogiorno).

L'OCCUPAZIONE NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN PUGLIA

Il settore delle costruzioni in Puglia ha dato lavoro, nel 2007, a circa 118.000 persone che rappresentano il **35,3% degli occupati dell'intera industria** e il **9,2% del totale** degli addetti impiegati nel complesso dei settori economici della regione (le analoghe incidenze per l'Italia sono inferiori e pari, rispettivamente, al 27,9% e all'8,4%).

OCCUPATI NELLE COSTRUZIONI IN PUGLIA - ANNO 2007

	<i>Dipendenti</i>	<i>Indipendenti</i>	Totale	% di occupati nelle costruzioni rispetto	
	<i>migliaia</i>			<i>all'industria</i>	<i>all'economia</i>
Foggia	15	7	22	44,6	11,2
Bari	35	10	44	32,5	8,3
Taranto	7	5	12	22,3	6,6
Brindisi	9	2	12	36,1	9,5
Lecce	20	9	29	44,6	11,4
Puglia	86	33	118	35,3	9,2
ITALIA	1.229	727	1.955	27,9	8,4

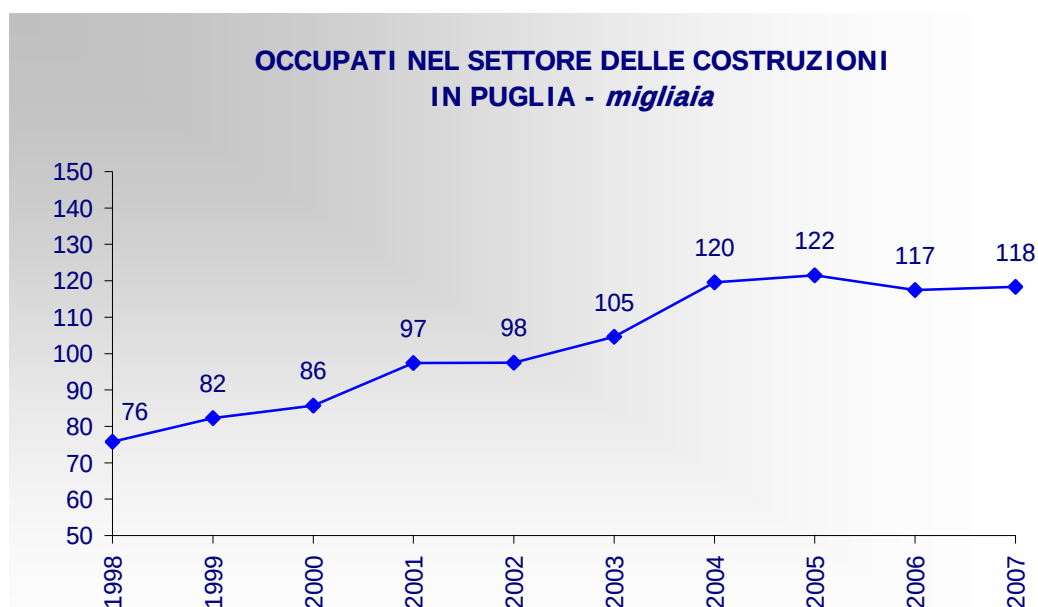
Piccole differenze nelle totalizzazioni sono dovute agli arrotondamenti

Elaborazione Ance su dati Istat - Rilevazione continua delle forze di lavoro

L'importante contributo svolto dal settore delle costruzioni nella regione risulta confermato anche nelle singole province. Eccetto Taranto, infatti, in tutte le altre realtà provinciali il peso degli occupati nelle costruzioni rispetto al totale degli addetti nell'industria e nell'economia risulta piuttosto elevato se confrontato con il dato medio nazionale.

In particolare nella provincia di **Lecce**, in cui si concentra circa un quarto (24,2%) del totale occupati del settore in Puglia, gli addetti delle costruzioni rappresentano ben il 44,6% del totale occupati nell'industria e l'11,4% dell'intera economia della provincia.

Nel 2007, inoltre, nella provincia si registra una crescita degli occupati nelle costruzioni pari al 10,8% rispetto al 2006, contro il lieve incremento rilevato a livello regionale (+0,7% nel confronto con l'anno precedente).



Elaborazione Ance su dati Istat

L'analisi di lungo periodo evidenzia la dinamica positiva dell'occupazione che ha caratterizzato il mercato del lavoro nelle costruzioni in Puglia nel corso degli anni passati. Dal 1998 al 2007, gli occupati nel settore delle costruzioni hanno osservato un periodo di crescita continua (eccetto la diminuzione avvenuta nel 2006) registrando, nel periodo considerato, un aumento del 56,1%, superiore al tasso di crescita registrato a livello nazionale pari al 31,0%.

Tale dato risulta ancora più importante se confrontato con l'andamento degli altri settori di attività economica nella regione.

Nello stesso periodo, infatti, l'agricoltura ha registrato un calo di occupati del 21,4%, mentre i servizi hanno registrato un incremento del 12,4%. I livelli di occupazione registrati nell'industria in senso stretto sono rimasti sostanzialmente stazionari (+0,1%). Nel complesso, l'occupazione nell'intera economia regionale ha registrato un aumento dell'8,8%.

**OCCUPATI PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA IN
PUGLIA - Var. % 2007/1998**



Elaborazione Ance su dati Istat

OCCUPATI NELLE COSTRUZIONI - PUGLIA

Anni	Dipendenti	Indipendenti	Totale occupati
<i>var. % rispetto all' anno precedente</i>			
1999	9,0	7,9	8,6
2000	-0,2	10,9	4,1
2001	16,2	10,1	13,7
2002	5,5	-8,0	0,1
2003	14,0	-4,3	7,3
2004	18,3	6,2	14,3
2005	4,8	-5,6	1,6
2006	-6,0	3,5	-3,3
2007	4,8	-8,7	0,7
2007/1998	85,7	9,9	56,1

Elaborazione Ance su dati Istat - Rilevazione continua delle forze di lavoro

Pertanto, gli occupati nel settore delle costruzioni in Puglia sono cresciuti ad un tasso di sviluppo pari a 6,4 volte quello rilevato dall'intero sistema economico regionale.

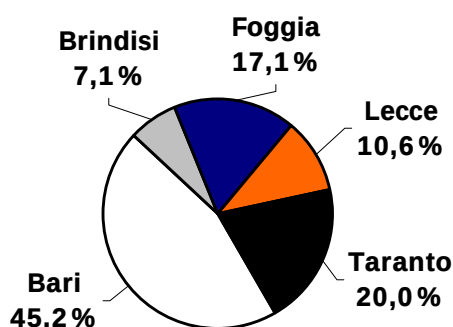
All'espansione dell'occupazione regionale si associa anche un altro importante fenomeno: **il rafforzamento del processo di strutturazione del tessuto imprenditoriale delle costruzioni.**

Suddividendo il numero di addetti nel settore per posizione nella professione emerge che nel corso degli ultimi nove anni la componente che ha maggiormente sostenuto la dinamica positiva dell'occupazione nella regione è stata quella dei lavoratori dipendenti, i quali hanno registrato un incremento significativo dell'85,7%. Nello stesso periodo anche i lavoratori autonomi sono aumentati, sebbene a ritmi più contenuti (9,9%). Il processo di strutturazione del tessuto imprenditoriale nella regione risulta più pronunciato rispetto alla media del Paese in cui la crescita dei lavoratori dipendenti dal 1998 al 2007 è stata del 40,5% a fronte di un incremento degli autonomi del 17,5%.

LE AGEVOLAZIONI FISCALI SULLE RISTRUTTURAZIONI EDILIZIE

Nel 2007 le domande di agevolazioni fiscali per interventi di riqualificazione del patrimonio abitativo (36%) nella regione Puglia registrano un incremento del 22,7% rispetto al 2006, superiore al dato medio rilevato nell'area del Mezzogiorno (+15%).

Detrazioni per le spese di ristrutturazione edilizia in Puglia nel 2007 - Composizione %

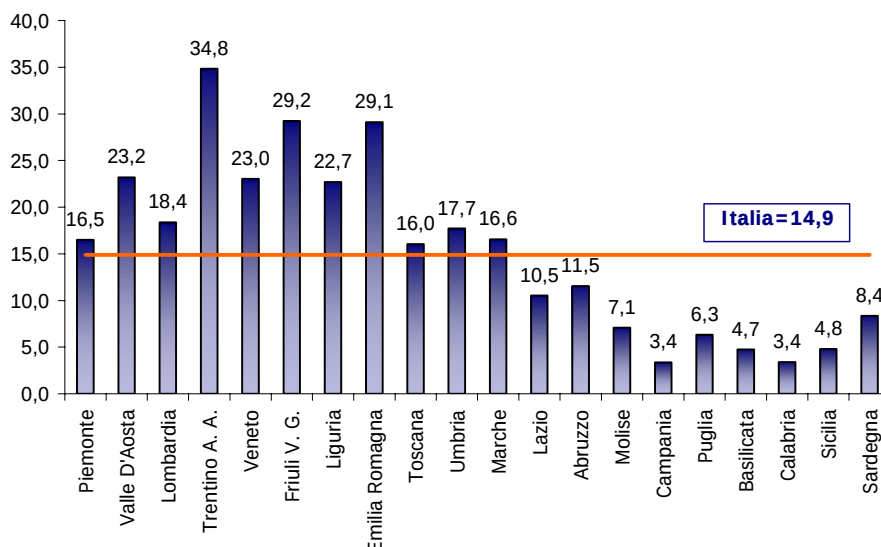


Elaborazione Ance su dati Agenzia delle Entrate

La ripartizione delle richieste di agevolazione nelle province mostra come il maggior numero di domande sia assorbito dalla provincia di Bari (45,2% del totale), seguita dalla provincia di Taranto (20,0%), Foggia (17,1%) e Lecce (10,6%). Nella provincia di Brindisi si osserva un utilizzo più contenuto del provvedimento fiscale (7,1%).

Rapportando il numero di comunicazioni pervenute dal 1998 a dicembre 2007 al patrimonio abitativo italiano è possibile ottenere un indicatore sintetico del grado di recepimento dello strumento. Da tale rapporto, emerge che in Puglia gli interventi di ristrutturazione del patrimonio abitativo hanno finora coinvolto 6,3 abitazioni su 100, mostrando un grado di utilizzo dell'agevolazione superiore a quello medio rilevato nell'area del Mezzogiorno (5,3%).

GRADO DI UTILIZZO DELLO STRUMENTO AGEVOLATIVO PER REGIONE
N.ro di comunicazioni di ristrutturazione / abitazioni occupate - %



Elaborazione Ance su dati Istat e Agenzia delle Entrate

GRADO DI UTILIZZO DELLO STRUMENTO AGEVOLATIVO PER REGIONE

Regione	Patrimonio abitativo occupato Censimento 2001	Numero totale delle operazioni agevolate gen.98 - dic.2007	Grado di utilizzo (Numero di operazioni di ristrutturazioni * 100 abitazioni occupate)
Piemonte	1.790.022	295.507	16,5
Valle D'Aosta	53.072	12.307	23,2
Lombardia	3.632.954	667.619	18,4
Trentino Alto Adige	364.548	127.000	34,8
Veneto	1.699.521	391.461	23,0
Friuli Venezia Giulia	493.258	144.169	29,2
Liguria	706.888	160.459	22,7
Emilia - Romagna	1.637.382	476.461	29,1
Toscana	1.374.971	220.419	16,0
Umbria	310.586	55.064	17,7
Marche	546.635	90.526	16,6
Lazio	1.960.037	206.582	10,5
Abruzzo	459.622	53.047	11,5
Molise	118.968	8.414	7,1
Campania	1.850.845	62.359	3,4
Puglia	1.373.615	86.869	6,3
Basilicata	214.419	10.170	4,7
Calabria	705.253	24.005	3,4
Sicilia	1.778.524	85.220	4,8
Sardegna	582.168	48.649	8,4
Totale Italia	21.653.288	3.226.307	14,9
<i>Italia Settentrionale</i>	<i>10.377.645</i>	<i>2.274.983</i>	<i>21,9</i>
<i>Italia centrale</i>	<i>4.192.229</i>	<i>572.591</i>	<i>13,7</i>
<i>Italia Meridionale ed insulare</i>	<i>7.083.414</i>	<i>378.733</i>	<i>5,3</i>

Elaborazione Ance su dati Istat e Agenzia delle Entrate

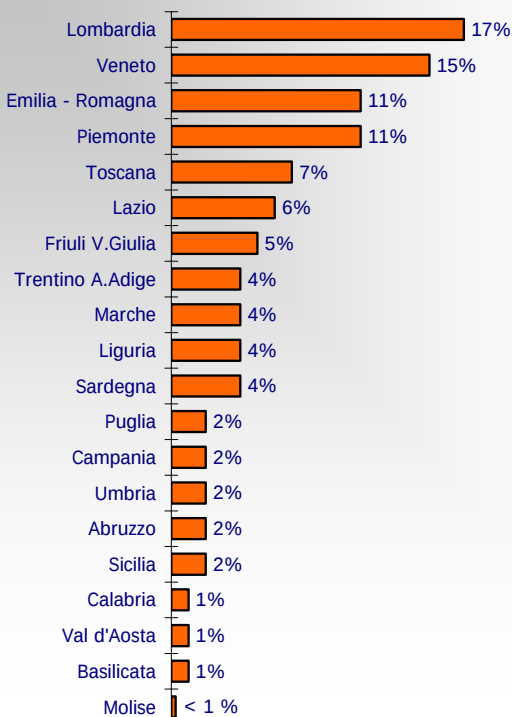
Gli effetti delle agevolazioni del 55% sul patrimonio immobiliare

Le agevolazioni fiscali del 55% per interventi finalizzati al risparmio energetico sugli edifici esistenti, introdotte dall'art.1 della Legge Finanziaria 2007 (legge 27 dicembre 2006, n.296), hanno registrato una crescita molto forte nel numero di comunicazioni inviate nel corso del 2007, testimoniando un interesse sempre maggiore da parte dei contribuenti per le nuove disposizioni agevolative.

L'Enea, soggetto incaricato di monitorare l'andamento delle domande di agevolazione, ha segnalato che le domande complessivamente inviate nel 2007 sono pari a 106.000, (febbraio ha rappresentato il termine ultimo per l'invio delle domande di agevolazione per le spese effettuate nel 2007).

RICHIESTE DI DETRAZIONI FISCALI (55%) PER IL RISPARMIO ENERGETICO - 2007

Distribuzione % per regione



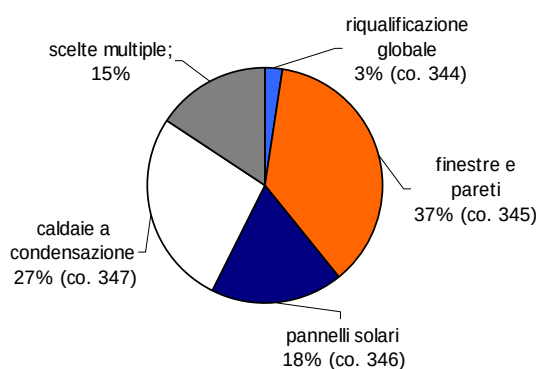
Elaborazioni Ance su dati Enea

tivamente il 7% ed il 6% delle comunicazioni.

Le regioni del Sud ed Isole, ad eccezione della Sardegna (4%), evidenziano un basso utilizzo dell'agevolazione fiscale. La Puglia rappresenta il 2%.

Disaggregando le 59.000 domande elaborate dall'Enea per tipologia di intervento, emerge che il maggior numero di richieste, pari a 37% del totale, riguardano i lavori relativi a pareti, finestre, compresi gli infissi (co. 345).

RICHIESTE DI DETRAZIONI FISCALI (55%) PER IL RISPARMIO ENERGETICO - Tipologie di intervento - Composizione %



Delle 106.000 comunicazioni pervenute, l'Enea ne ha elaborate circa 59.000 dalle quali è emerso che il maggior numero di richieste proviene dalle regioni settentrionali della penisola.

Da una prima ripartizione territoriale delle comunicazioni, infatti, il primo posto è occupato dalla Lombardia, da cui provengono circa il 17% delle comunicazioni, seguita dal Veneto (15%), dall'Emilia Romagna e dal Piemonte (11%).

Tra le regioni del Centro, le più attive nell'utilizzo dell'agevolazione fiscale risultano la Toscana ed il Lazio, dalle quali proviene rispet-

Sensibile è anche la quota che riguarda la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale con impianti dotati di caldaie a condensazione (co. 347) pari al 27% e l'installazione di pannelli solari (co. 346) pari al 18%.

Seguono, rappresentando circa il 15% delle domande inviate, le comunicazioni che si riferiscono a più di una tipologia di intervento e che l'Enea denomina "scelte multiple".

L'utilizzo più articolato delle agevolazioni può forse essere letto come una maggiore consapevolezza da parte dei contribuenti della convenienza economica dello strumento e come un progressivo riconoscimento degli effetti positivi che la riqualificazione energetica può avere sul patrimonio edilizio, anche in termini qualitativi.

Una quota ridotta pari al 3% delle comunicazioni, infine, si riferisce a lavori di riqualificazione energetica di edifici esistenti (co. 344). Sicuramente ad incidere su questo risultato sono la molteplicità degli interventi da realizzare (si riferiscono a più impianti e strutture, ad esempio, pareti, tetti, finestre, caldaie, ecc.) e il processo decisionale più complesso che dilatano i tempi di realizzazione dell'intervento.

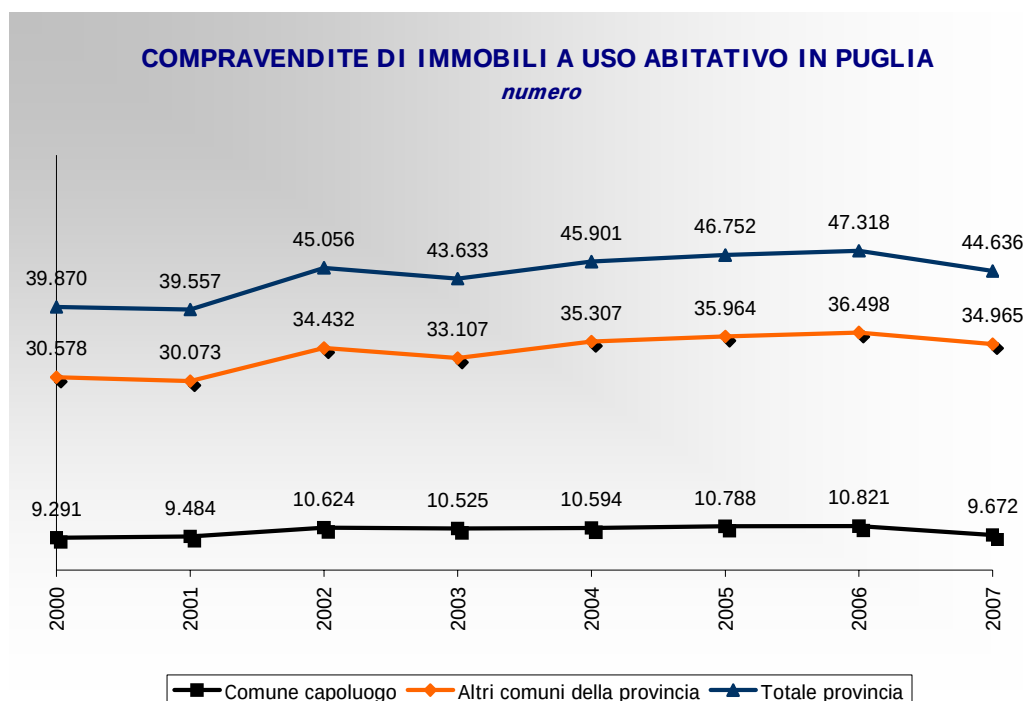
La valutazione da parte del mercato del nuovo strumento di agevolazione fiscale è senz'altro positiva sebbene ancora sia necessario del tempo per il suo pieno recepimento.

In questo senso la proroga di questa agevolazione fino al 31 dicembre 2010, prevista dalla legge finanziaria per il 2008, appare determinante per ottenere risultati apprezzabili in termini di risparmio energetico sul patrimonio edilizio esistente.

IL MERCATO IMMOBILIARE

Il mercato immobiliare residenziale in Puglia, dopo avere osservato una dinamica positiva nel triennio 2004-2006, nel corso del 2007 registra una diminuzione degli scambi del 5,7% rispetto all'anno precedente. Tale tendenza è maggiormente pronunciata nei comuni capoluogo, i quali registrano una riduzione del 10,6% rispetto al 2006, a fronte di un decremento più contenuto del 4,2% degli altri comuni della provincia.

Dal 2000 al 2007 il numero di transazioni di abitazioni nei comuni Pugliesi di minore dimensione ha registrato una crescita molto più elevata di quella avvenuta nei comuni capoluogo. Nell'arco di tempo considerato, infatti, a fronte di un incremento complessivo delle compravendite abitative nella regione del 12,0%, gli scambi avvenuti nei comuni minori sono aumentati del 14,3%, contro un incremento del 4,1% dei capoluoghi.



Elaborazione Ance su dati dell'Agenzia del Territorio

La diversa dinamica di crescita che ha caratterizzato i due gruppi di comuni è stata accompagnata da uno spostamento delle transazioni su abitazioni dai comuni capoluogo agli altri comuni della provincia. Dal 2000 al 2007, la quota di scambi avvenuti nei centri maggiori sul totale è diminuita, passando dal 23,3% del 2000 all'attuale 21,7%. Al contrario, lo stesso rapporto è cresciuto nei comuni di minore dimensione raggiungendo il 78,3% nel 2007 (era pari al 76,7% nel 2000).

Anche a **Lecce** le compravendite di abitazioni mostrano una diminuzione che si attesta al 7,9% nel 2007, dopo un triennio caratterizzato da un trend positivo (+19,6% nel 2004, +2,1% nel 2005, +4,2% nel 2006 nel confronto con i rispettivi anni precedenti).

La distinzione delle compravendite in comune capoluogo e altri comuni della provincia permette di evidenziare che, a differenza di quanto accade a livello regionale, la flessione delle compravendite nelle due ripartizioni territoriali risulta abbastanza omogenea. Nel comune capoluogo, nel corso del 2007, si registra una riduzione tendenziale dell'8,9% degli scambi, mentre nei comuni minori il calo si attesta intorno al 7,7%.

COMPRAVENDITE RESIDENZIALI A LECCE

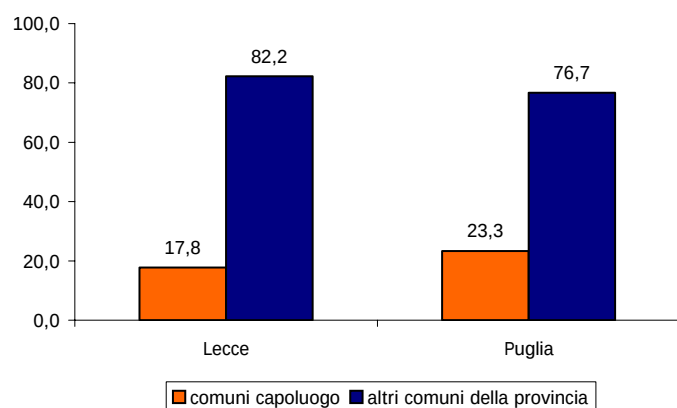
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Comune capoluogo	1.145	1.053	1.247	1.078	1.348	1.578	1.417	1.291
Altri comuni della provincia	5.294	5.282	5.782	5.762	6.835	6.777	7.291	6.730
Totale provincia	6.438	6.335	7.029	6.840	8.183	8.355	8.708	8.020
<i>Var. % rispetto all' anno precedente</i>								
Comune capoluogo		-8,0	18,5	-13,5	25,0	17,1	-10,2	-8,9
Altri comuni della provincia		-0,2	9,5	-0,3	18,6	-0,8	7,6	-7,7
Totale provincia		-1,6	11,0	-2,7	19,6	2,1	4,2	-7,9

Nonostante il ridimensionamento delle compravendite registrato nel 2007, l'aumento degli scambi rispetto al 2000 rimane comunque elevato: il numero delle compravendite residenziali nella provincia di Lecce è cresciuto dal 2000 al 2007 del 24,6% (12,8% per la città capoluogo e 27,1% negli altri comuni della provincia).

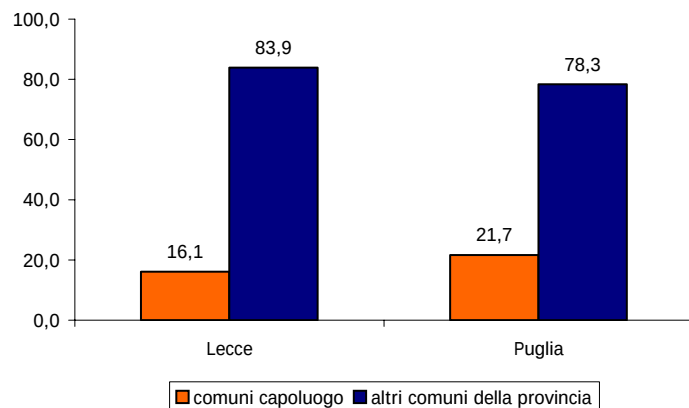
La distribuzione degli scambi nel capoluogo e nei comuni minori della provincia di Lecce evidenzia una maggiore concentrazione delle transazioni a favore degli altri comuni rispetto a quanto accade nel mercato residenziale regionale. Già dal 2000 il numero totale delle transazioni abitative risultava avvenire per oltre l'80% fuori dalla città di Lecce (il dato analogo per la Puglia è pari al 76,7%).

Nel 2007, negli altri comuni della provincia di Lecce risultano concentrarsi l'83,9% (78,3% per la Puglia) del numero totale degli scambi, mentre il comune capoluogo vede ridursi la propria quota al 21,7%.

**COMPRAVENDITE DI ABITAZIONI IN PUGLIA E NELLA
PROVINCIA DI LECCE- Anno 2000**
Composiz. %



**COMPRAVENDITE DI ABITAZIONI IN PUGLIA E NELLA
PROVINCIA DI LECCE- Anno 2007**
Composiz. %



Elaborazione Ance su dati dell'Agenzia del Territorio

TRASFORMAZIONE E RINNOVAMENTO URBANO

Molti ritengono che una solida crescita del Mezzogiorno non si sia ancora realizzata perché è mancato il “dialogo” tra le azioni disperse sul territorio e le aree urbane.

Occorre per questo volgere l'attenzione al progressivo riconoscimento dell'importanza delle economie urbane, della capacità, cioè, da parte delle città, attraverso l'attivazione di funzioni strategiche, di accendere la scintilla per l'avvio di un processo che renda pienamente partecipe la gente del Mezzogiorno del “fare per lo sviluppo”.

Per raggiungere tale obiettivo è necessario attuare politiche urbane in grado di mantenere vitale e competitivo il tessuto metropolitano e dare risposte alle esigenze di migliore qualità della vita, di giustizia sociale, di rispetto per l'ambiente, perché le città possano ristrutturarsi al loro interno e riuscire a sviluppare una molteplicità di funzioni.

La questione urbana rappresenta nel Mezzogiorno una questione cardine.

Città e popolazione

Le grandi città del Mezzogiorno, con l'esclusione di Bari, pur evidenziando un positivo andamento del saldo naturale, non sono riuscite a contrastare le perdite di popolazione causate dal saldo migratorio negativo con il resto dei comuni d'Italia, anche in considerazione della scarsa attrattività nel Mezzogiorno di flussi migratori esteri.

I saldi della popolazione, nel periodo 2001-2006, sono tutti negativi nei grandi comuni capoluogo del Mezzogiorno, con l'eccezione di Bari che registra un saldo positivo della popolazione, con un andamento simile a quello delle aree metropolitane del Centro Nord.

**POPOLAZIONE RESIDENTE NELLE PROVINCE DEI GRANDI COMUNI PER
TIPOLOGIA DI COMUNE - Var. % 2006/2001**

Province	Comune capoluogo	Prima corona	Seconda corona	Altri comuni della provincia	Totale provincia
Torino	4,2	1,9	6,1	3,9	3,9
Genova	1,0	0,8	1,5	1,8	1,2
Milano	4,0	0,4	3,9	8,2	4,8
Verona	2,9	7,8	11,9	6,0	6,4
Venezia	-0,7	4,5	6,9	-2,3	3,3
Bologna	0,7	4,9	9,9	6,4	4,4
Firenze	3,0	1,8	6,8	2,0	4,0
Roma	6,3	14,1	16,8	5,3	8,3
Napoli	-2,9	1,2	3,9	2,6	0,7
Bari	2,8	3,2	1,9	2,1	2,3
Palermo	-2,8	10,3	5,6	-0,5	0,5
Catania	-3,4	4,6	3,8	5,7	2,2
Messina	-2,6	1,0	1,8	-0,6	-1,2

Elaborazione Ance su dati Istat

(a) Si definiscono comuni della “prima corona” quelli confinanti con il capoluogo; comuni della “seconda corona” quelli confinanti con i comuni della prima corona; altri comuni tutti i restanti comuni della provincia.

Inoltre, le province dei grandi comuni del Mezzogiorno registrano una crescita della popolazione decisamente inferiore a quella registrata nei comuni del Centro Nord accompagnata, comunque, da uno spostamento della popolazione residente nelle aree della prima e seconda corona.

Popolazione residente in Puglia
Variazioni % - 2001/1991

Province	Comune capoluogo	Altri comuni della provincia	Totale provincia
Foggia	-0,7	-0,9	-0,8
Bari	-7,5	4,7	1,9
Taranto	-13,0	5,7	-1,7
Brindisi	-6,6	-0,8	-2,2
Lecce	-17,4	0,2	-2,0
Puglia	-8,7	2,2	-0,3

Elaborazione Ance su dati Istat

dinamiche anche se il dato estremamente positivo di Lecce è in parte dovuto ad una revisione anagrafica della popolazione.

Lecce, inoltre, è l'unica provincia che presenta un saldo migratorio positivo: le persone iscritte da altri comuni e dall'estero superano i "cancellati per altri comuni".

Il fenomeno migratorio verso il Centro-Nord continua invece a caratterizzare ampie aree del Mezzogiorno: il flusso dei trasferimenti si attesta a circa 123.000 unità all'anno e le prime elaborazioni della Svimez confermano questo trend anche per il 2005 e 2006.

Ulteriore caratteristica è il forte coinvolgimento della componente giovanile, in particolare nella fascia d'età tra i 25 e i 29 anni. Inoltre, quasi la metà (49,4%) delle persone che hanno lasciato il Mezzogiorno aveva un titolo di studio medio-alto (diploma superiore laurea). Si assiste, dunque, ad una fuga di cervelli dalle aree meridionali, la forza creativa si sposta per mancanza di opportunità.

Molte delle periferie delle città meridionali, forse più di quanto non accada al Centro-Nord, si trovano in un completo stato di abbandono e di degrado urbano e sociale, espressioni di emarginazione sociale e marginalità urbana, dove lo stato di deficienza degli insediamenti abitativi si affianca alla totale assenza di servizi sociali e di collegamenti.

I "non quartieri", senza alternative di sbocchi sociali e culturali, costituiscono una fonte di disagio e di sofferenza, e rappresentano l'origine di comportamenti a rischio che spesso sfociano in fenomeni veri e propri di criminalità organizza-

Con riguardo ai comuni capoluogo della Puglia, nel periodo 2001-2006, Brindisi e **Lecce** registrano valori positivi, di crescita della popolazione, mentre Foggia e Taranto presentano valori negativi

Foggia perde popolazione in tutta la provincia e Taranto rimane sostanzialmente stazionaria.

Bari e Lecce risultano le province più

Popolazione residente in Puglia
Variazioni % - 2006/2001

Province	Comune capoluogo	Altri comuni della provincia	Totale provincia
Foggia	-1,1	-1,3	-1,3
Bari	2,8	2,2	2,3
Taranto	-2,7	1,6	0,1
Brindisi	1,4	-0,2	0,2
Lecce	12,5	1,5	2,7
Puglia	1,6	1,2	1,3

Elaborazione Ance su dati Istat

ta. Eppure la sicurezza, la legalità sono necessarie per lo sviluppo economico e proprio una diversa organizzazione degli spazi delle città può agire come deterrente al prodursi di azioni criminali, impedendo che si instaurino condizioni di degrado e facendo leva sulla possibilità di una sorveglianza spontanea da parte degli abitanti.

Con riguardo al fenomeno del ***pendolarismo***, stime Ance su dati Istat, riguardanti gli spostamenti quotidiani nei grandi comuni, mostrano quanto sia consistente il flusso d'ingresso nelle città di chi si sposta per motivi di lavoro o di studio.

L'impatto che le città devono sostenere è forte: a Bari ogni giorno la popolazione che arriva nel comune capoluogo è pari a 73.000 unità. E' come se ogni giorno questa città accogliesse quasi tutta la popolazione residente nella città di Lecce.

E' evidente che la mobilità rappresenta una delle sfide della politica urbana anche per il Mezzogiorno, per creare un contesto ambientale favorevole ai cittadini e alle imprese. Strategica diventa, quindi, la coerenza tra la pianificazione urbana e le politiche dei trasporti, prevedendo interventi di potenziamento della rete infrastrutturale, per dare una risposta efficiente e sostenibile alla crescente domanda di spostamento.

BOX - CASE PER STUDENTI

Il positivo andamento della popolazione nel comune di Lecce può attribuirsi all'attrazione che esercita l'importante Polo Universitario della città.

Infatti, i dati sulla distribuzione regionale degli studenti universitari relativi all'anno accademico 2007/2008, elaborati dal Ministero dell'Università e della Ricerca, mostrano che Lecce è, dopo Bari, la città pugliese che ospita il numero maggiore di studenti universitari: 17.674 iscritti dei quali oltre il 32% risulta residente fuori provincia.

DISTRIBUZIONE STUDENTI UNIVERSITARI IN PUGLIA

Città	<i>Isritti residenti nella stessa provincia</i>	<i>Isritti da fuori provincia residenti nella stessa regione</i>	<i>Isritti da fuori regione</i>	Totale iscritti
Bari	31.974	7.160	2.675	41.809
Brindisi	1.058	700	33	1.791
Foggia	6.934	584	604	8.122
Lecce	11.956	5.199	519	17.674
Taranto	3.669	294	111	4.074
TOTALE PUGLIA	55.591	13.937	3.942	73.470

Fonte: dati Miur

Ipotizzando che il numero di studenti interessati ad una residenza sia dato dalla somma del 75% degli iscritti da fuori regione e del 50% di quelli residenti nella stessa regione ma fuori provincia, si è stimata la domanda potenziale di posti letto che complessivamente in Puglia ammonta a 9.925 unità.

Sottraendo alla domanda potenziale di posti letto quelli disponibili è possibile stimare la domanda insoddisfatta di posti letto che ammonta a 8.456.

Per quanto riguarda la città di Lecce, si rileva una domanda potenziale di posti letto di 2.989 unità coperta solo per il 12% da posti resi disponibili da aziende regionali di diritto allo studio. Pertanto la domanda insoddisfatta di posti letto per la città salentina ammonta a 2.631 unità.

STUDENTI UNIVERSITARI FUORI SEDE: STIMA DELLA DOMANDA DI POSTI LETTO IN PUGLIA

Città	Domanda potenziale posti letto (*)	Posti letto	% posti letto su domanda potenziale	Domanda insoddisfatta di posti letto	Unità abitative occupate dagli studenti fuori sede (**)
	(A)	(B)	(B/A)	(A-B)	(A-B)/4
Bari	5.586	1.085	19,4	4.501	1.125
Brindisi	375	0	0,0	375	94
Foggia	745	26	3,5	719	180
Lecce	2.989	358	12,0	2.631	658
Taranto	230	0	0,0	230	58
TOTALE PUGLIA	9.925	1.469	14,8	8.456	2.114

(*) Nella stima si è considerato il 75% degli iscritti da fuori regione e il 50% di quelli residenti

(**) Si è ipotizzato un numero medio di 4 posti letto per unità abitativa

Fonte: elaborazione Ance su dati MIUR

Se si ipotizza un numero medio di quattro posti letto per unità abitativa dai dati emerge che le abitazioni occupate da studenti universitari in Puglia ammontano complessivamente a 2.114 unità e riguardano soprattutto le città di Bari e Lecce dove si stimano rispettivamente 1.125 e 658 residenze.

E' evidente come un aumento del numero di alloggi per studenti in strutture dedicate consentirebbe di liberare sul mercato un numero importante di abitazioni, con probabili effetti positivi sui prezzi di locazione.

Inoltre, attrarre capitale umano qualificato sarà uno dei principali obiettivi, nei prossimi anni, per sostenere la competitività del Paese. La costruzione di strutture abitative per studenti rappresenta quindi un'esigenza concreta, che può trovare realizzazione anche attraverso il coinvolgimento di investitori privati per la costruzione di alloggi all'interno di "campus" dotati di tutti i servizi abitativi, di studio e per il tempo libero su modello delle residenze universitarie europee, con l'obiettivo di trattenere giovani talenti, risorse creative che possono dare un contributo importante all'economia urbana.

La strategia per il futuro

Occorre avviare un processo di rinnovamento attraverso interventi volti a ricucire il tessuto urbano che si è allargato fino a ricomprendere in un continuum, in molti casi disordinato, i comuni circostanti, con periferie, spesso, senza identità.

Tali esigenze trovano risposta, anzitutto, nel recupero di interi quartieri dei centri storici, spesso abbandonati in condizioni di degrado estremo, ma anche in interventi di demolizione e ricostruzione, significativi programmi di riqualificazione di intere aree.

E questo significa anche rispondere agli emergenti fabbisogni qualitativi della domanda immobiliare, non solo delle famiglie ma anche degli investitori istituzionali, che sempre più guardano al contesto insediativo, alla qualità urbana e ambientale, all'efficienza dei collegamenti, alla sicurezza.

Gli Investitori guardano con sempre maggiore interesse al Mezzogiorno. E' cresciuta, ad esempio, la quota di patrimonio localizzato nel Mezzogiorno di proprietà delle società di gestione dei fondi immobiliari: a dicembre 2007 è arrivata all'11%, soprattutto nel settore turistico.

Il futuro delle città del Mezzogiorno deve essere progettato, pensato attraverso un confronto aperto tra tutti i soggetti, in quanto politiche efficaci potranno essere attuate solo attraverso una forte condivisione degli obiettivi.

Perché tutto questo si realizzi, siamo posti di fronte alla necessità di una svolta culturale che è, prima di tutto, esigenza di una percezione diversa della città, del territorio e dell'ambiente, con un più elevato senso del bene pubblico.

Il Mezzogiorno ha bisogno di cittadini attivi, perché gli interessi collettivi tornino al centro dell'attenzione degli individui.

Questa trasformazione culturale ha un'altra implicazione positiva, il potenziamento del cd. capitale sociale, e cioè di quella rete di relazioni cooperative, fondate sulla fiducia, la reciprocità, e l'impegno civico, la cui scarsità per molti è una delle cause dell'arretratezza economica e amministrativa del Mezzogiorno.

L'auspicio è che le politiche urbane facciano in modo che le città diventino il luogo di connessione tra tutti gli interventi di sviluppo del territorio, attraverso un coordinamento tra i diversi e molteplici livelli decisionali.

LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DELLA PUGLIA

Lo sviluppo economico di una Regione dipende in larga parte dall'efficienza delle sue infrastrutture di trasporto e di comunicazione.

A maggio 2005 l'Unioncamere, in collaborazione con la Fondazione Istituto Tagliacarte, ha diffuso i dati riguardanti la valutazione della dotazione infrastrutturale nelle province italiane.

Da questi dati emerge che la Puglia dispone di una dotazione infrastrutturale, espressa come media di una serie di indicatori relativi alle infrastrutture economiche e sociali, inferiore alla media nazionale del 21%.

Se si passa ad esaminare in dettaglio le singole componenti dell'indice, si osserva che la dotazione della rete stradale e quella riguardante le reti bancarie e di servizi vari, risultano inferiori di circa il 30% alla media nazionale.

La Puglia presenta carenze nelle strutture aeroportuali, con un indice inferiore alla media nazionale del 56%, così come sotto dimensionate risultano le strutture culturali e ricreative, con un indice di dotazione inferiore del 53% alla media nazionale.

Allargando l'analisi alle province della Puglia, emerge che tutte presentano un indice di dotazione complessivo inferiore a quello medio nazionale, ad eccezione della provincia di Brindisi che risulta in linea con il dato medio nazionale.

In particolare, la provincia di **Lecce** occupa la posizione numero 74 nella classifica delle 103 province italiane.

Il gap del Salento è consistente sia rispetto alla media nazionale, sia rispetto a quella regionale. Per una città che ha una localizzazione periferica ma che punta decisamente su di una risorsa come il turismo, non poter disporre di efficienti mezzi di trasporto costituisce un forte handicap. Criticità sono state rilevate nella dotazione aeroportuale, portuale, stradale e ferroviaria. Di conseguenza l'accessibilità diventa uno problema principale per Lecce e per il Salento, un fattore che può limitare fortemente le prospettive di crescita.

Ma per una città ricca di bellezze paesaggistiche ed artistiche uniche colpisce ancor di più il gap che divide Lecce dalla media nazionale per quanto riguarda le strutture culturali e ricreative.

Sviluppate, invece, risultano le infrastrutture sociali legate all'istruzione, grazie alla presenza di un'Università apprezzata a livello nazionale e di centri di ricerca all'avanguardia. Anche le strutture sanitarie e la rete bancaria sono in linea con la media nazionale.

INDICATORI DELLE DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI (n. i. Italia = 100)

Province	Rete stradale	Rete ferroviaria	Porti (e bacini di ut.)	Aeroporti (e bacini di ut.)	Impianti e reti energetico - ambientali	Strutture e reti per la telefonia e la telematica	Reti bancarie e di servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie	TOTALE
Foggia	104,5	114,3	49,5	18,6	39,1	35,7	39,1	24,1	61,4	71,5	56,5
Bari	66,0	117,4	61,2	43,0	86,1	78,7	92,1	74,1	134,2	135,9	90,4
Taranto	65,1	90,0	282,6	36,8	118,6	69,2	62,1	29,4	85,8	88,6	94,1
Brindisi	44,9	201,7	130,1	171,8	129,7	70,9	51,7	34,6	73,5	82,2	100,0
Lecce	56,9	59,4	33,6	16,6	81,7	62,3	95,9	53,0	122,1	91,7	68,8
Puglia	72,6	111,3	89,6	43,7	81,3	62,3	70,5	47,2	100,2	99,5	79,0
Mezzogiorno	86,5	82,4	102,6	59,7	62,3	64,5	59,6	55,6	92,9	81,3	75,9
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Istituto Guglielmo Tagliacarne - Maggio 2005

Nella graduatoria della dotazione infrastrutturale delle 103 province italiane:

- Brindisi occupa la posizione n. 36
- Taranto occupa la posizione n. 43
- Bari occupa la posizione n. 47
- Lecce occupa la posizione n. 74
- Foggia occupa la posizione n. 86

I FONDI STRUTTURALI IN PUGLIA

Le risorse per la Programmazione 2007-2013 dei Fondi strutturali

La programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013 prevede lo stanziamento complessivo di circa 17 miliardi di euro per interventi infrastrutturali.

Questo importo comprende sia le risorse messe a disposizione dall'Unione europea (8,26 miliardi di euro), sia il cofinanziamento nazionale (8,5 miliardi).

In questo ciclo di programmazione quattro Regioni del Mezzogiorno – Calabria, Campania, Puglia e Sicilia – sono state incluse nell'Obiettivo Convergenza (Obiettivo 1 nella vecchia Programmazione). Basilicata e Sardegna, invece, sono rispettivamente in Phasing Out dell'Obiettivo Convergenza ed in Phasing In dell'Obiettivo Competitività Regionale

LA DISTRIBUZIONE DELLA RISORSE PER LE INFRASTRUTTURE DEI FONDI STRUTTURALI 2007-2013 PER REGIONE

Regione	Totale Infrastrutture reti e mobilità	Totale Energia	Totale protezione ambiente e prevenzione rischi	Totale altre infrastrutture	Totale Interventi infrastrutturali	% sul totale
Calabria	482.716.648	214.374.164	278.836.326	1.040.389.298	2.016.316.436	12,0%
Campania	1.185.000.000	290.000.000	620.000.000	1.692.500.000	3.787.500.000	22,6%
Puglia	1.130.000.000	210.000.000	628.000.000	1.185.500.000	3.153.500.000	18,8%
Sicilia	1.642.585.312	588.008.594	638.723.530	1.024.923.184	3.894.240.620	23,2%
Basilicata	143.500.000	55.000.000	124.500.000	140.500.000	463.500.000	2,8%
Sardegna	193.991.455	187.184.735	177.229.910	175.358.063	733.764.163	4,4%
PON Reti e mobilità	2.710.965.373	-	-	-	2.710.965.373	16,2%
Totale	7.488.758.788	1.544.567.493	2.467.289.766	5.259.170.545	16.759.786.592	100,0 %

Elaborazione Ance su dati del Dipartimento delle Politiche di sviluppo

LE RISORSE DISPONIBILI PER INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NEL QUADRO DELLA POLITICA DI COESIONE 2007-2013

Temi prioritari	Totale	% sul totale generale delle spese infrastrutturali
Totale Infrastrutture reti e mobilità	7.488.758.788	44,7
Totale Energia	1.544.567.493	9,2
Totale protezione ambiente e prevenzione rischi	2.467.289.766	14,7
Totale altre infrastrutture	5.259.170.545	31,4
Totale Interventi infrastrutturali	16.759.786.592	100,0

Elaborazione Ance su dati del Dipartimento delle Politiche di sviluppo

Gli interventi infrastrutturali sulle reti e sulla mobilità

Circa la metà dei fondi (7,5 miliardi di euro) sarà dedicata ad interventi volti al potenziamento delle infrastrutture a rete ed al miglioramento della mobilità urbana.

Di queste ingenti risorse, 3,7 miliardi di euro serviranno a finanziare gli interventi nelle **ferrovie**, un terzo dei quali per progetti riguardanti i Trans-European Networks (TENS).

Gli investimenti in campo stradale – **autostrade, strade nazionali, regionali e locali** – costituiranno, invece, il 16,5% del totale dei fondi per le infrastrutture a rete.

Al potenziamento dei **trasporti locali** sarà dedicato il 5,3% delle risorse, mentre il 6,6% delle risorse disponibili verrà impiegato per lo sviluppo dei **trasporti multimodali**.

Gli altri settori in cui le Regioni hanno deciso di investire sono i **porti**, che riceveranno 1,1 miliardi di euro, e gli **aeroporti** (324 milioni).

**LE RISORSE DISPONIBILI PER INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NEL QUADRO
DELLA POLITICA DI COESIONE 2007-2013 PER TIPOLOGIA DI INTERVENTO**

Temi prioritari	Totale	% sul totale	% sul totale generale delle spese infrastrutturali
16 Trasporti ferroviari	2.470.935.219	33,0	14,7
17 Ferrovie (TEN-T)	1.128.448.982	15,1	6,7
18 Infrastrutture ferroviarie mobile	90.000.000	1,2	0,5
19 Infrastrutture ferroviarie mobile (TEN-T)	0	0,0	0,0
20 Autostrade	218.117.516	2,9	1,3
21 Autostrade (TEN-T)	68.736.445	0,9	0,4
22 Strade nazionali	558.896.345	7,5	3,3
23 Strade regionali/locali	391.606.856	5,2	2,3
24 Piste ciclabili	25.561.638	0,3	0,2
25 Trasporti urbani	398.346.454	5,3	2,4
26 Trasporti multimodali	480.565.163	6,4	2,9
27 Trasporti multimodali (TEN-T)	14.387.132	0,2	0,1
28 Sistemi di trasporto intelligenti	176.330.621	2,4	1,1
29 Aeroporti	324.620.426	4,3	1,9
30 Porti	1.121.218.310	15,0	6,7
31 Vie navigabili interne (regionali e locali)	20.987.680	0,3	0,1
32 Vie navigabili interne (TEN-T)	0	0,0	0,0
Totale Infrastrutture reti e mobilità	7.488.758.788	100,0	44,7
33 Elettricità	0	0,0	0,0
34 Elettricità (TEN-E)	0	0,0	0,0
35 Gas naturale	64.088.130	4,1	0,4
36 Gas naturale (TEN-E)	0	0,0	0,0
37 Prodotti petroliferi	0	0,0	0,0
38 Prodotti petroliferi (TEN-E)	0	0,0	0,0
39 Energie rinnovabili: eolica	104.425.058	6,8	0,6
40 Energie rinnovabili: solare	414.258.055	26,8	2,5
41 Energie rinnovabili: biomassa	256.226.422	16,6	1,5
42 Energie rinnovabili: idroelettrica, geotermica, altro	177.267.384	11,5	1,1
43 Efficienza energetica, cogenerazione	528.302.446	34,2	3,2
Totale Energia	1.544.567.493	100,0	9,2
45 Gestione e distribuzione dell'acqua	702.650.372	28,5	4,2
46 Trattamento delle acque	463.924.724	18,8	2,8
50 Recupero dei siti industriali e dei terreni contaminati	461.496.869	18,7	2,8
Prevenzione dei rischi (elab. Piani e provvedimenti prevenz.			
53 Rischi naturale e tecnolog.)	649.726.338	26,3	3,9
Altri provvedimenti per preservare l'ambiente e prevenire			
54 rischi	189.491.465	7,7	1,1
Totale protezione ambiente e prevenzione rischi	2.467.289.766	100,0	14,7
10 Infrastrutture telefoniche (comprese reti a banda larga)	119.173.044	2,3	0,7
58 Protezione e valorizzazione del patrimonio culturale	505.723.852	9,6	3,0
59 Sviluppo di infrastrutture culturali	211.046.396	4,0	1,3
61 Progetti integrati di rinnovamento urbano e rurale	2.465.003.126	46,9	14,7
75 Infrastrutture per l'istruzione	350.293.599	6,7	2,1
76 Infrastrutture per la sanità	453.211.145	8,6	2,7
77 Infrastrutture per l'infanzia	201.677.329	3,8	1,2
78 Infrastrutture edilizie	222.414.848	4,2	1,3
79 Altre infrastrutture sociali	730.627.208	13,9	4,4
Totale altre infrastrutture	5.259.170.545	100,0	31,4
Totale Interventi infrastrutturali	16.759.786.592		100,0

Elaborazione Ance su dati del Dipartimento delle Politiche di sviluppo

Investimenti in altri settori infrastrutturali

Per gli interventi nel campo energetico saranno disponibili 1,5 miliardi di euro, il 96% dei quali serviranno per finanziare investimento nel campo delle **energie rinnovabili** (eolico, solare, biomassa, indroelettico e cogenerazione).

Per quanto riguarda le **infrastrutture sociali**, 450 milioni di euro serviranno per finanziare interventi nel campo della **sanità**, 350 milioni per l'**istruzione** e 200 per l'**infanzia**. Sempre nel campo sociale, 750 milioni sono a disposizione per investimenti in altri settori.

Alla **protezione e la valorizzazione del patrimonio culturale** saranno dedicati 500 milioni di euro, un importo simile a quanto andrà agli **interventi di recupero di siti industriali e terreni contaminati**.

Circa il 40% degli investimenti in altre infrastrutture saranno assorbiti dagli **interventi integrati per il rinnovamento urbano e rurale** (pari a circa 2,5 milioni di euro)

La programmazione 2007-2013 in Puglia

L'Ance ha stimato che per il periodo di programmazione 2007-2013 la Puglia potrà usufruire di oltre 3,15 miliardi di euro da investire nel settore infrastrutturale.

Il 35% dei fondi disponibili, pari a 1,13 miliardi di euro, saranno investiti per potenziare il settore delle infrastrutture di trasporto.

680 milioni verranno impiegati per i trasporti ferroviari, 210 per potenziare i porti; per i trasporti multimodali sono, invece, a disposizione 100 milioni di euro. Sono inoltre a disposizione fondi per il trasporto urbano e la viabilità regionale e locale.

Per gli interventi in campo energetico il POR Puglia stanZIA complessivamente 210 milioni di euro, finanziando investimenti nel campo della cogenerazione (98 milioni), del solare (76 Milioni) e della biomassa (36 milioni).

Il capitolo relativo alla protezione dell'ambiente ed alla prevenzione dei rischi avrà una dotazione finanziaria di 680 milioni di euro, la metà dei quali destinata ad interventi relativi alla gestione e distribuzione dell'acqua.

80 milioni sono destinati al recupero di siti industriali dimessi e di terreni contaminati, 148 per il trattamento delle acque.

Il restante 38% delle risorse del POR Puglia, pari a 1,18 miliardi di euro, è dedicato ad investimenti in altre tipologie di infrastrutture.

520 milioni per i Piani integrati di rinnovamento urbano e rurale, 225 milioni per le infrastrutture sanitarie, 100 milioni per investimenti nella valorizzazione del patrimonio culturale. Infine, per le infrastrutture sociali sono previsti 210 milioni di euro.

RISORSE FESR PER INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE IN PUGLIA - Periodo 2007-2013

	Contributo comunitario	Contributo nazionale	Finanziamento totale
16 Trasporti ferroviari	340.000.000	340.000.000	680.000.000
17 Ferrovie (TEN-T)	0	0	0
18 Infrastrutture ferroviarie mobile	45.000.000	45.000.000	90.000.000
19 Infrastrutture ferroviarie mobile (TEN-T)	0	0	0
20 Autostrade	0	0	0
21 Autostrade (TEN-T)	0	0	0
22 Strade nazionali	0	0	0
23 Strade regionali/locali	10.000.000	10.000.000	20.000.000
24 Piste ciclabili	1.000.000	1.000.000	2.000.000
25 Trasporti urbani	10.000.000	10.000.000	20.000.000
26 Trasporti multimodali	50.000.000	50.000.000	100.000.000
27 Trasporti multimodali (TEN-T)	0	0	0
28 Sistemi di trasporto intelligenti	4.000.000	4.000.000	8.000.000
29 Aeroporti	0	0	0
30 Porti	105.000.000	105.000.000	210.000.000
31 Vie navigabili interne (regionali e locali)	0	0	0
32 Vie navigabili interne (TEN-T)	0	0	0
Totale Infrastrutture reti e mobilità	565.000.000	565.000.000	1.130.000.000
33 Elettricità	0	0	0
34 Elettricità (TEN-E)	0	0	0
35 Gas naturale	0	0	0
36 Gas naturale (TEN-E)	0	0	0
37 Prodotti petroliferi	0	0	0
38 Prodotti petroliferi (TEN-E)	0	0	0
39 Energie rinnovabili: eolica	0	0	0
40 Energie rinnovabili: solare	38.000.000	38.000.000	76.000.000
41 Energie rinnovabili: biomassa	18.000.000	18.000.000	36.000.000
42 Energie rinnovabili: idroelettrica, geotermica, altro	0	0	0
43 Efficienza energetica, cogenerazione	49.000.000	49.000.000	98.000.000
Totale Energia	105.000.000	105.000.000	210.000.000
45 Gestione e distribuzione dell'acqua	150.000.000	150.000.000	300.000.000
46 Trattamento delle acque	74.000.000	74.000.000	148.000.000
50 Recupero dei siti industriali e dei terreni contaminati	40.000.000	40.000.000	80.000.000
Prevenzione dei rischi (elab. Piani e provvedimenti prevenz.			
53 Rischi naturale e tecnolog.)	50.000.000	50.000.000	100.000.000
Altri provvedimenti per preservare l'ambiente e prevenire			
54 rischi	0	0	0
Totale protezione ambiente e prevenzione rischi	314.000.000	314.000.000	628.000.000
10 Infrastrutture telefoniche (comprese reti a banda larga)	25.000.000	25.000.000	50.000.000
58 Protezione e valorizzazione del patrimonio culturale	50.000.000	50.000.000	100.000.000
59 Sviluppo di infrastrutture culturali	15.000.000	15.000.000	30.000.000
61 Progetti integrati di rinnovamento urbano e rurale	260.000.000	260.000.000	520.000.000
75 Infrastrutture per l'istruzione	0	0	0
76 Infrastrutture per la sanità	112.500.000	112.500.000	225.000.000
77 Infrastrutture per l'infanzia	25.000.000	25.000.000	50.000.000
78 Infrastrutture edilizie	0	0	0
79 Altre infrastrutture sociali	105.250.000	105.250.000	210.500.000
Totale altre infrastrutture	592.750.000	592.750.000	1.185.500.000
Totale Interventi infrastrutturali	1.576.750.000	1.576.750.000	3.153.500.000

Elaborazione Ance su dati del Dipartimento delle Politiche di sviluppo

QCS 2000-2006: lo stato di attuazione dei programmi

Lo stato di attuazione dei programmi operativi 2000-2006, nazionali e regionali, al 29 febbraio 2008 mostra a livello complessivo un avanzamento del 111,9% per gli impegni e dell'80,9% in termini di pagamenti.

Questi risultati fanno riferimento allo stato attuativo complessivo dei programmi dell'Obiettivo1, sia quelli nazionali, gestiti dalle Amministrazioni Centrali, sia quelli amministrati dalle Regioni.

TOTALE PROGRAMMI importi in euro

Intervento	Contributo Totale A	Impegni B	B/A %	Pagamenti C	C/A %
POR Basilicata	1.696.070.000,00	2.046.146.324	120,6%	1.354.625.057,87	79,9%
POR Calabria	4.036.398.002,00	4.122.269.016	102,1%	3.236.310.481,04	80,2%
POR Campania	7.748.172.779,00	8.230.230.802	106,2%	5.894.339.244,87	76,1%
POR Molise	469.483.995,00	549.005.178	116,9%	403.343.118,18	85,9%
POR Puglia	5.232.349.311,00	6.215.723.291	118,8%	4.111.418.795,89	78,6%
POR Sardegna	4.258.555.040,00	4.110.452.867	96,5%	3.255.647.709,06	76,4%
POR Sicilia	8.459.909.318,00	9.637.757.813	113,9%	6.447.238.676,81	76,2%
PON ATAS	517.101.147	504.959.251,68	97,7%	461.294.370,36	89,2%
PON Pesca	305.102.939	283.174.029,83	92,8%	203.626.652,80	66,7%
PON Ricerca	2.267.330.812	2.765.419.038,07	122,0%	1.885.090.231,97	83,1%
PON Scuola	830.014.571	892.077.384,68	107,5%	757.130.486,01	91,2%
PON Sicurezza	1.225.836.571	1.206.040.536,67	98,4%	1.005.100.785,02	82,0%
PON Sviluppo	4.452.842.857	5.802.974.471,30	130,3%	4.102.933.772,36	92,1%
PON Trasporti	4.520.161.290	5.136.449.985,33	113,6%	4.124.284.324,37	91,2%
TOTALE	46.019.328.632	51.502.679.988	111,9%	37.242.383.707	80,9%

Elaborazione ANCE su dati RGS

Circa il 42% del contributi totali è stata destinata ad interventi di interesse per il settore delle costruzioni. Tali misure presentano un avanzamento finanziario degli impegni pari al 116,6% e dei pagamenti dell'81,3% del contributo.

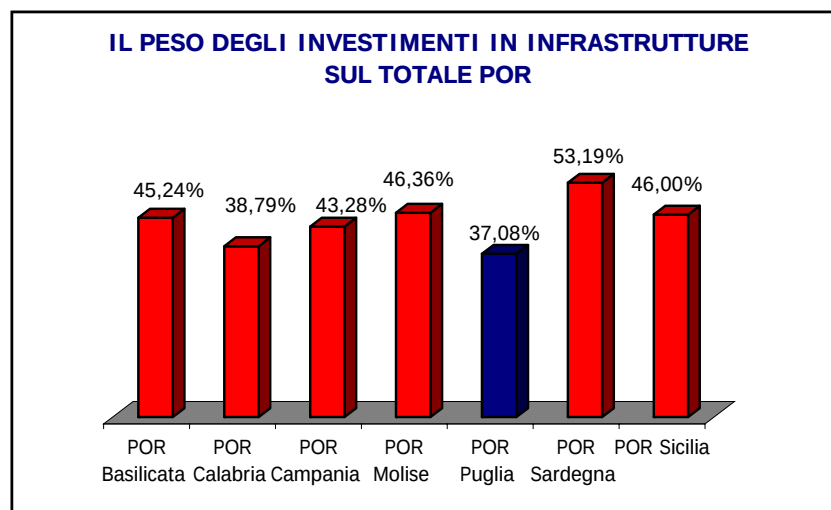
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI importi in euro

Intervento	Contributo Infrastrutture A	Impegni Infrastrutture B	B/A %	Pagamenti Infrastrutture C	C/A %
POR Basilicata	767.301.000	1.024.349.191	133,5%	661.149.523	86,2%
POR Calabria	1.565.670.000	1.742.728.171	111,3%	1.264.841.351	80,8%
POR Campania	3.353.555.844	4.045.934.621	120,6%	1.810.607.775	54,0%
POR Molise	217.663.965	293.516.809	134,8%	212.841.597	97,8%
POR Puglia	1.939.991.732	2.625.353.772	135,3%	1.791.028.409	92,3%
POR Sardegna	2.265.227.662	2.283.725.991	100,8%	1.849.869.663	81,7%
POR Sicilia	3.891.284.402	4.597.495.839	118,1%	3.289.845.371	84,5%
PON Ricerca	254.739.097	256.343.986	100,6%	204.691.319	80,4%
PON Sicurezza	700.377.942	689.330.824	98,4%	609.296.149	87,0%
PON Trasporti	4.460.797.522	5.090.380.927	114,1%	4.097.458.638	91,9%
TOTALE	19.416.609.166	22.649.160.130	116,6%	15.791.629.794	81,3%

Elaborazione ANCE su dati RGS

Le Regioni hanno inserito nei Programmi operativi misure infrastrutturali mediamente per il 43,8% del totale regionale.

La componente infrastrutturale assume il peso maggiore nel POR Sardegna con una percentuale pari a oltre il 53%. La Puglia, invece, si distanzia dalle altre regioni con solo il 37,1% di misure in grado di attivare domanda edilizia.



Elaborazione ANCE su dati RGS

Tra i programmi nazionali, il più importante per il settore edile è il PON trasporti che ha destinato ad interventi infrastrutturali contributi per 4.461 milioni di euro che risultano impegnati per una somma superiore e pari al 114% del contributo iniziale. I pagamenti mostrano un buon livello raggiungendo il 92% del contributo.

L'attuazione finanziaria del programma operativo della Regione Puglia mostra un livello di impegni superiore al contributo totale e pari al 118,8% e un livello dei pagamenti pari al 78,6%.

Rispetto a tale risultato, la situazione migliora considerando le sole misure infrastrutturali che coprono il 37,1% del complesso delle risorse destinate al programma registrando uno dei livelli più bassi tra i diversi programmi regionali.

Le misure destinate ad infrastrutture mostrano un livello di impegni pari al 135,3% del totale e del 92,3% di pagamenti effettuati, contro una media nazionale, rispettivamente, del 116,6% e dell'81,3%.

POR PUGLIA
valori in euro

Asse Qcs	Misura	Contributo Totale A	Impegni B	B/A %	Pagamenti C	C/A %
Risorse Naturali	1 Interventi di adeg. degli schemi idrici	635.500.000	776.315.217	122,2%	513.211.199	80,8%
	2 Risorse idriche per le aree rurali	114.640.628	161.684.521	141,0%	126.187.579	110,1%
	3 Interventi per la difesa del suolo	153.986.036	265.170.913	172,2%	170.204.883	110,5%
	4 Sistemaz. agrarie e idraulico-forestali	64.520.591	61.162.490	94,8%	48.417.808	75,0%
	8 Migl. sistema gest. rifiuti e bonifica	132.000.000	140.950.511	106,8%	101.077.846	76,6%
Sistemi Locali di Sviluppo	10 Infrastrutture rurali	66.928.555	74.789.479	111,7%	67.527.856	100,9%
	2 Infrastrutture di supporto sist. prod.	228.101.779	283.273.658	124,2%	211.065.156	92,5%
	5 Migl. strutture trasf. prodotti agricoli	120.714.143	210.443.207	174,3%	137.836.747	114,2%
	16 Interv. infrastrutt. settore turistico	46.000.000	38.915.780	84,6%	21.821.326	47,4%
Città	1 Recupero e riqal. sistemi urbani	210.000.000	248.622.793	118,4%	143.153.622	68,2%
Reti E Nodi Di Servizio	1 Adeg. e migl. delle reti di trasporto	167.600.000	364.025.203	217,2%	250.524.387	149,5%
POR Puglia Misure Infrastrutturali		1.939.991.732	2.625.353.772	135,3%	1.791.028.409	92,3%
POR Puglia Totale		5.232.349.311	6.215.723.291	118,8%	4.111.418.796	78,6%

Elaborazione ANCE su dati RGS

Un risultato particolarmente positivo è registrato dalla misura di adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto insieme a quella relativa alle infrastrutture rurali.

In ritardo, invece, le misure per la realizzazione di infrastrutture per il settore turistico.

La convergenza in alcune Regioni in ritardo di sviluppo

L'Ance ha effettuato un confronto tra i tassi di crescita di alcune Regioni incluse nell'Obiettivo 1 nel periodo di programmazione 2000-2006 dei Fondi Strutturali.

La Spagna e l'Irlanda, grazie ad un efficiente uso delle risorse provenienti dalla politica di coesione comunitaria (Fondi Strutturali e Fondo di Coesione), sono riuscite a costruire un sentiero di sviluppo che ha portato, nello spazio di soli quindici anni, ad un aumento della ricchezza assai sensibile.

La Spagna nel periodo 1989-2006 ha speso circa 100 miliardi di euro tra fondi strutturali e di coesione, il 51% dei quali (quasi 50 miliardi) hanno finanziato interventi infrastrutturali.

Alcuni economisti¹ hanno stimato l'impatto che gli investimenti del Quadro Comunitario di Sostegno hanno avuto sul PIL spagnolo. La conclusione è che nel periodo 1989-2006, grazie ai Fondi Strutturali, il PIL pro-capite, rispetto alla situazione di assenza dei Fondi Strutturali, è cresciuto di 6 punti percentuali in più

¹ S. Sosvilla-Rivero – J.A. Herce "European cohesion policy and the Spanish economy. Evaluation and perspective" – FEDEA Foundation for Applied Economic Research – Working Paper - 2004

rispetto alla media EU 15. Nello studio si evidenzia il contributo determinante delle infrastrutture alla convergenza economica del Paese iberico².

I risultati conseguiti indicano che gli investimenti in questo campo hanno permesso alla Spagna di diminuire il gap con gli altri Paesi, grazie ad una costante ed elevata crescita economica.

Nel periodo 1995-2004, secondo Eurostat, la Spagna è cresciuta ad un ritmo del 3,7% medio annuo, mentre l'Italia si è fermata all'1,3%.

Ma una dotazione più moderna ed efficiente delle reti ha contribuito anche ad un effetto redistributivo³ tra le regioni spagnole specialmente dopo il 1980, favorendo una convergenza anche a livello regionale.

Nel 1995 la Spagna aveva nove regioni nell'Obiettivo 1 dei Fondi Strutturali; oggi, nell'Obiettivo Convergenza (ex Ob. 1), ve ne sono rimaste solo 4.

Per le regioni italiane in ritardo di sviluppo il sentiero di crescita intrapreso è stato diverso e le performance sono state molto al di sotto delle aspettative, tanto che non è possibile parlare di convergenza.

La Puglia, per esempio, è cresciuta ad un tasso medio annuo dell'1,2% nel periodo 1995-2004, un valore più basso perfino della media del Mezzogiorno.

**LA CRESCITA DELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO
A CONFRONTO CON ALTRE REGIONI EUROPEE**

Paese/Regione	Tasso di crescita medio annuo del PIL - in % periodo 1995-2004	Paese/Regione	Tasso di crescita medio annuo del PIL- in % periodo 1995-2004
Italia	1,3	EU 27	2,3
Nord Ovest	1,3	Spagna	3,7
Nord Est	1,3	- Regioni uscite Convergenza	
Centro	1,7	Castilla y Leon	2,7
Sud	1,4	Principado de Asturias	2,4
Abruzzo	0,4	Comunidad Valenciana	4
Molise	1,2	Cantabria	3,7
Campania	1,7	Murcia	4,7
Puglia	1,2	- Regioni che ancora stanno Convergenza	
Basilicata	1,4	Galicia	2,7
Calabria	1,7	Castilla - La Mancha	3,6
Isole	1,2	Extremadura	3,6
Sicilia	1,1	Andalucia	3,8
Sardegna	1,3	Irlanda	7,6
		Non c'è più nessuna Regione nell'Ob. Convergenza	
		Regioni uscite dall'Ob. Convergenza	
		Grecia	3,8
		Attiki	4

Fonte: Elaborazione Ance su dati della Commissione Europea - "Growing Regions, growing Europe" - maggio 2007

² A. Pereira – O. Roca-Sagales (2001) hanno stimato gli effetti sugli investimenti in capitale pubblico in Spagna sulla produzione privata. 1 peseta investita in capitale pubblico genera, nel lungo periodo, 5,5 pesetas di output privato, con evidenti effetti positivi nell'accumulazione di capitale (specialmente nel settore dei servizi), sull'occupazione e sulla produzione (in particolare nel manifatturiero).

³ A. De La Fuente "Does Coesion policy work? Some general considerations end evidence from Spain" – CSIS - 2002

Anche in Irlanda si è assistito ad una crescita molto sostenuta. Senza dubbio la politica fiscale aggressiva degli anni '90 si è rivelata un fattore decisivo nell'attrarre investimenti esteri e nel rafforzare le esportazioni di beni in settori dominati dalle multinazionali straniere. Ma anche la disponibilità di manodopera qualificata di lingua inglese, un costo del lavoro limitato e gli ingenti investimenti in infrastrutture hanno aiutato a far diventare il Paese una delle migliori location di affari⁴ del mondo.

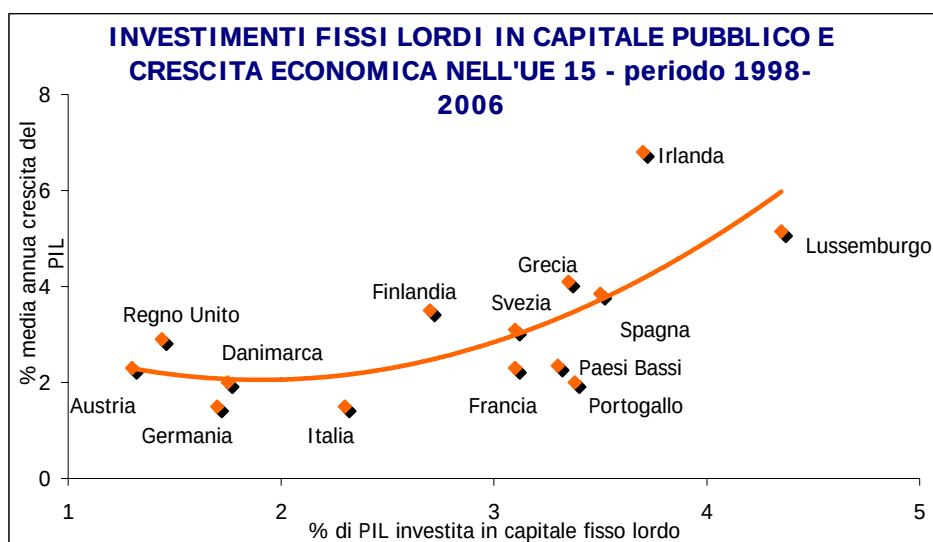
Nonostante la forte crescita nel decennio 1995-2004, stimata da Eurostat al 7,6% annuo, l'Irlanda ha deciso di non arrestare gli investimenti in infrastrutture: nel 2007 è stato lanciato il Piano Nazionale di Sviluppo 2007-2013 "Una migliore qualità della vita per tutti" che prevede circa 55 miliardi di euro di investimenti in infrastrutture economiche, 32 dei quali in strade, ferrovie, trasporto pubblico, aeroporti e porti.

Sono piani ambiziosi, che testimoniano l'impegno dei Governi nel rendere i Paesi sempre più attrattivi agli occhi degli investitori.

Come si è detto in precedenza, le infrastrutture economiche sono una delle precondizioni per lo sviluppo economico. Non bisogna dimenticare l'importanza della spesa in ricerca e sviluppo, nell'innovazione, nella formazione del capitale umano, nella legislazione riguardante i diritti di proprietà.

Recentemente, il Lisbon Council, in partnership con Allianz Group, ha effettuato un monitoraggio⁵ sui progressi effettuati dai paesi dell'Unione nel conseguimento degli obiettivi della Strategia di Lisbona.

Nel rapporto è evidenziato chiaramente come una spesa pubblica in investimenti fissi lordi crescente possa rivelarsi uno dei principali *"drivers of growth"*.



Elaborazione The Lisbon Council - Allianz Group su dati Eurostat

⁴ A. de la Fuente – X. Vives "The sources of Irish growth" Istituto de Analisis Economico - Csis

⁵ The Lisbon Council – Allianz Dresdner Economic Research "The European growth and jobs monitor – European growth drivers: infrastructure investment" - Autunno 2007

Il grafico, sebbene la serie storica sia limitata nel tempo, evidenzia una stretta relazione tra crescita ed investimenti fissi lordi.

Nel confronto con gli altri Paesi europei, l'Italia presenta tra le più basse percentuali di capitale fisso lordo associata ad un tasso di crescita economica.

Questo ritardo senza dubbio fa sentire inevitabilmente i suoi effetti anche nel conseguimento degli obiettivi che l'Unione europea ha fissato nella cosiddetta Strategia di Lisbona.

Un'altro studio effettuato da un istituto di ricerca italiano ha monitorato il gap socio-economico delle regioni italiane rispetto ai parametri di Lisbona.

Da questa analisi è emerso che tutte le regioni meridionali occupano gli ultimi posti della classifica delle Regioni italiane: la Puglia occupa il 18° posto, il terzo/ultimo, con un gap doppio rispetto a quello medio nazionale.

Un risultato di questo tipo è assai preoccupante se si considera che gli obiettivi di Lisbona dovrebbero essere conseguiti a breve.



Nell'analisi del Lisbon Council, è detto chiaramente che il raggiungimento degli Obiettivi di Lisbona è ancora possibile, ma per far diventare l'Unione Europea "l'economia più competitiva e dinamica del mondo" serve un maggior coordinamento tra le politiche d'investimento dei Paesi europei. Non ultimo, una strategia comune per il rafforzamento di tutte le infrastrutture economiche.

IL TURISMO

Le dinamiche di cambiamento del settore turistico

Il settore turistico negli ultimi anni sta vivendo un processo molto intenso di trasformazione, sia dal lato della domanda, che da quello dell'offerta.

I cambiamenti hanno riguardato tanto il turismo cosiddetto *leisure* (balneare, d'arte, archeologico, montano), quanto quello d'affari (congressistico, fieristico e *business* in senso stretto).

Oggi la competitività di un sistema turistico non dipende solo dalle risorse specifiche di una località (naturali, storiche, culturali), **ma anche dal know how tecnico, organizzativo e gestionale delle imprese presenti e dalla cosiddetta capacità di "fare rete"** cioè nel condividere flussi di informazioni, pianificazione strategica e marketing territoriale.

La competizione si gioca tra sistemi organizzati di imprese. Accanto alle aziende ricettive, conta sempre di più l'efficienza di quelle che vengono chiamate attività o servizi complementari: imprese di trasporto, ristorazione, tour operator, agenzie di viaggio e quelle specializzate nella cosiddetta attività di *attraction* - valorizzazione delle bellezze del territorio – e di entertainment, ovvero legate al tempo libero, nonché nell'organizzazione di congressi, fiere ed eventi.

Di fronte ad una domanda che ha aumentato le proprie esigenze sia in termini di prodotti che in termini qualitativi, **l'offerta turistica deve innovarsi profondamente per rimanere competitiva e per continuare ad attrarre la clientela.**

Una risposta a questa domanda di innovazione è offerta dagli accordi che stanno nascendo sia tra le diverse aziende ricettive, specie per quanto riguarda l'attività di promozione, sia tra aziende tra loro complementari (alberghi, trasporti, ristoranti, agenzie di viaggio) in grado di fornire un servizio totalmente integrato.

I benefici di questi accordi per i sistemi turistici sono diversi: maggiore flessibilità, abbassamento dei costi per i vantaggi dovuti alle economie di dimensione e diminuzione dei rischi, perché maggiore è la probabilità di fidelizzare ampie fasce di clientela su diverse linee di prodotto.

Come si era detto all'inizio, un ruolo chiave nei cambiamenti della domanda e, conseguentemente, dell'offerta lo stanno giocando **le nuove tecnologie dell'informazione**, che **rendono oggi possibile un'alta integrazione dei flussi informativi tra operatori ed un consistente allargamento spaziale delle relazioni con la clientela.** Applicazioni pratiche di questa flessibilità sono i *last minute*, ovvero le politiche di offerta di alcuni operatori dei trasporti o degli alberghi, che variano le tariffe in base al tasso di occupazione dei posti sugli aerei o delle camere d'albergo.

Il mercato turistico del Mezzogiorno e della Puglia

Dopo gli anni '70, si è assistito ad un incremento sia della domanda turistica mondiale, sia del numero di località turistiche. Il risultato è che il peso complessivo dei Paesi di più lunga tradizione turistica è via via diminuito, ma non in maniera omogenea.

Nel caso dell'Italia, i dati riguardanti gli arrivi e le presenze di turisti fotografano una realtà in declino.

Francia e Spagna negli ultimi 10 anni hanno guadagnato quote importanti di mercato: in Europa, la Francia rappresenta il 18,3% del totale continentale, mentre la Spagna il 12,9% (+2,1% rispetto al 1995). La quota dell'Italia, invece, è dell'8,9%, circa un punto percentuale in meno rispetto a 10 anni fa.

Questa diminuzione non è solo legata a cause congiunturali, ma anche a motivi strutturali.

Dall'analisi dei flussi turistici del nostro Paese, nel 2006 si sono avute oltre 366 milioni di presenze turistiche. Di queste, solo il 19,8% ha riguardato il Sud (in calo rispetto al 20,6% del 2003). Il restante 80% ha soggiornato nel Nord (55%) e nel Centro (25,2%).

In Puglia nel 2006 si sono avute 10,3 milioni di presenze, appena il 2,8% del totale nazionale (la quota di mercato del 2003 era del 3,1%). Confrontando i dati del 2003, si sono perse 400.000 presenze. Lecce, da sola, ha perso in tre anni il 3,8% delle presenze turistiche totali.

PRESENZE TURISTICHE NELLE PROVINCE DELLA PUGLIA NEL 2006

Provincia	Italiani	Stranieri	Totale	diff. 2006/2003 valori %
Foggia	3.149.384	583.129	3.732.513	-10,4
Bari	1.124.359	283.116	1.407.475	9,4
Taranto	741.407	103.323	844.730	8,8
Brindisi	1.031.384	191.766	1.223.150	-1,2
Lecce	2.776.860	336.053	3.112.913	-3,8
Puglia	8.823.394	1.497.387	10.320.781	-3,6
Italia	209.903.437	156.861.341	366.764.778	6,5

Elaborazione Ance su dati Istat

Per una Regione che vuole puntare sul turismo sono risultati poco incoraggianti.

Il dato è ancora peggiore se si considera la quota degli stranieri giunti in Italia che visita il Sud (13,6% del totale) e la Puglia (appena lo 0,95% del totale nazionale ed il 7% del totale del Sud).

Sono dati che testimoniano lo scarso grado di internazionalizzazione del turismo del Sud e la sua marginalità rispetto ai circuiti mondiali di turismo.

Le aree in cui è maggiore la presenza di turisti stranieri sono la Campania (38% degli stranieri del Sud, ma solo il 5,2% del totale dell'Italia), la Sicilia (26,7% del Sud, 3,6% dell'Italia) e la Sardegna (rispettivamente 15,2% e 2%), tutte

Regioni aperte verso l'estero per tradizione. La presenza di turisti provenienti dall'estero nelle altre Regioni meridionali è poco più che marginale.

Nel nostro sistema turistico, e **nel Mezzogiorno** in particolare, **si è verificata una scarsa capacità di adattamento e di reazione ai cambiamenti repentini della domanda**. Si è pensato, forse, che possedere delle bellezze turistiche, culturali ed artistiche uniche costituisse una rendita di posizione che mettesse al riparo il nostro Paese dalla concorrenza estera⁶.

Non si è capito che **oggi una destinazione turistica può generare domanda tramite un potenziamento dell'offerta complessiva, soprattutto attraverso investimenti mirati nel marketing**.

Se **il Sud è fuori dai circuiti del turismo mondiale**, le cause sono diverse: la scarsa dinamicità degli operatori, la loro resistenza ad associarsi ed a stringere accordi. Questa resistenza all'associazionismo abbassa la competitività delle location meridionali perché scarsa è la capacità di fare sistema tra i diversi operatori.

Inoltre si rileva una **scarsa riconoscibilità del "prodotto Mezzogiorno"**, a causa di politiche di marketing non coordinate da una strategia complessiva.

Bisognerebbe che le diverse Regioni, partendo dall'analisi approfondita dei problemi che limitano lo sviluppo del turismo del Sud, si coordinassero nella ricerca delle migliori strategie per rilanciare una risorsa che può costituire il volano per la crescita del Mezzogiorno.

Tra le più evidenti criticità strutturali del Sud, vi è una eccessiva parcellizzazione delle strutture ricettive, la scarsa presenza delle catene alberghiere e una eccessiva stagionalità dei flussi turistici.

o Offerta turistica parcellizzata e scarsa presenza delle catene alberghiere

L'offerta turistica nel nostro Paese è molto elevata: come numero di esercizi siamo primi in Europa con oltre il 18% del parco alberghi (Fonte Eurostat).

L'OFFERTA TURISTICA ALBERGHIERA IN ITALIA (ANNO 2006)

	Nord			Centro			Sud		
	N. esercizi	posti letto	p. letto per esercizio	N. esercizi	posti letto	p. letto per esercizio	N. esercizi	posti letto	p. letto per esercizio
5 stelle	89	17.602	197,8	64	13.801	215,6	101	15.799	156,4
4 stelle	1.931	235.890	122,2	849	118.627	139,7	1.170	192.156	164,2
3 stelle	10.535	619.481	58,8	3.233	221.816	68,6	3.270	283.332	86,6
2 stelle	5.170	168.383	32,6	1.449	50.751	35,0	1.099	37.706	34,3
1 stella	3.364	78.826	23,4	765	17.330	22,7	679	15.510	22,8
Totale	21.089	1.120.182	53,1	6.360	422.325	66,4	6.319	544.503	86,2

Elaborazione Ance su dati Istat

⁶ Nell'elenco del Patrimonio Mondiale stilato dall'UNESCO, una lista che riunisce siti o monumenti che rappresentano elementi insostituibili del patrimonio culturale o naturale sparsi per il mondo, degli 837 siti ben 40 sono in Italia e di questi 13 sono nel Mezzogiorno.

Nel Nord è concentrato il 62% di questi esercizi ed il 54% dei posti letto. La restante parte è divisa quasi equamente tra Centro e Sud.

Un aspetto comune a tutta Italia è la presenza di un'offerta molto parcellizzata, in cui è ancora insufficiente la presenza delle catene alberghiere: nel 2005 nel nostro Paese il loro peso era del 4,4% a fronte del 18% della Spagna, del 25% della Francia e del 70% degli Stati Uniti.

Nel 2005 dei 265 esercizi appartenenti a catene alberghiere, solo il 26,8% è localizzato nel Sud mentre più della metà sta al Nord (Fonte AICA).

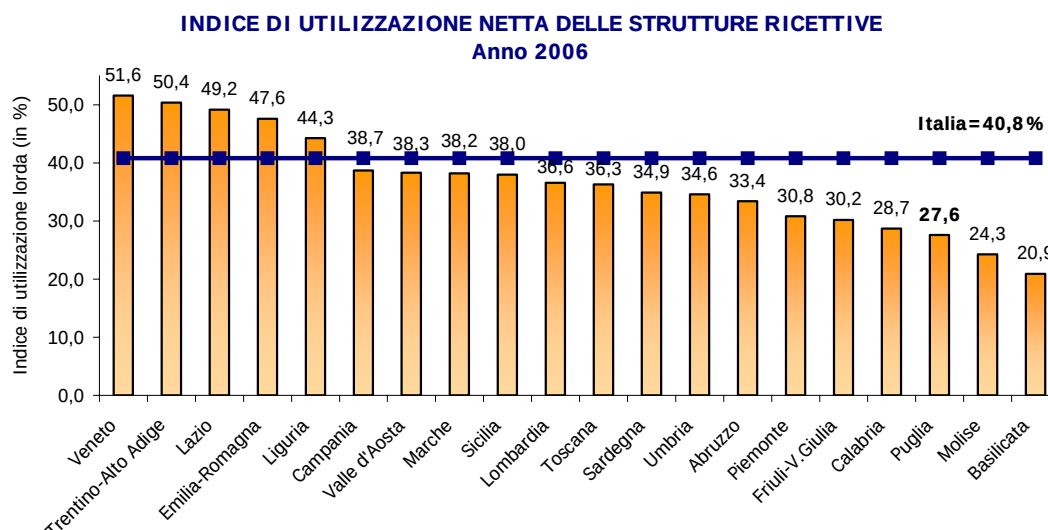
Nonostante il peso molto ridotto, gli alberghi che fanno parte di catene hanno una maggiore redditività (fatturano il 9% del totale del settore) e possono sfruttare economie di scala negli investimenti per la commercializzazione, che si traduce in un tasso di occupazione delle camere elevato, pari al 62%.

Altri due problemi dell'offerta ricettiva meridionale è la mancanza di alberghi di classe intermedia e talvolta l'inadeguatezza dei prezzi alla qualità.

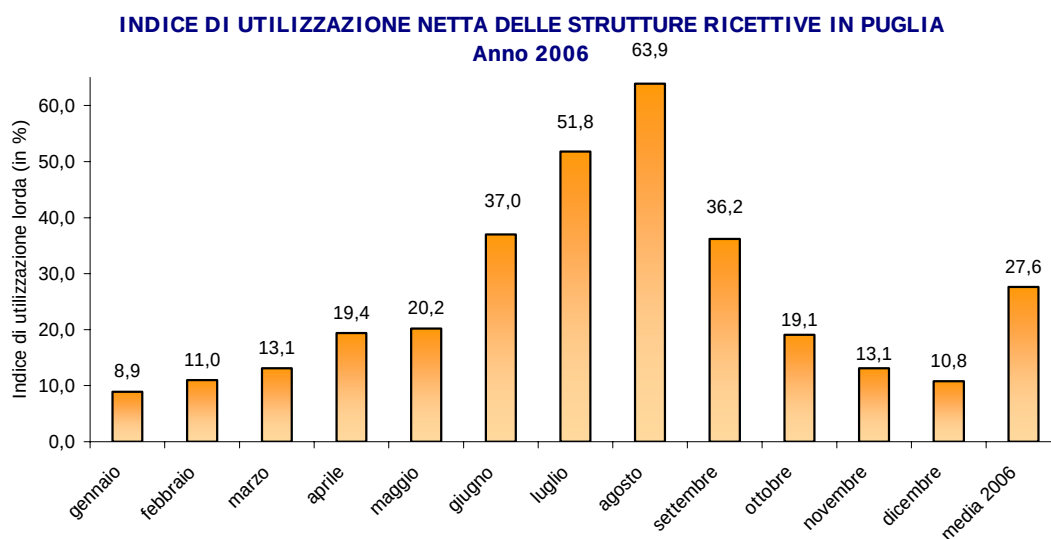
Se si paragona l'offerta italiana a quella dei paesi emergenti (Croazia, Slovenia, Turchia, Nord Africa), emerge che i **prezzi** delle nostre destinazioni turistiche sono **mediamente più elevati** ed a volte questo differenziale non è giustificato da una migliore qualità dell'offerta.

o *Basso grado di utilizzo della capacità ricettiva e forte stagionalità*

All'elevata offerta alberghiera italiana corrisponde, però, un grado di utilizzo della capacità ricettiva modesto, il cui valore a livello nazionale è pari al 40% circa, ma che in regioni come la Basilicata raggiunge un livello assai più basso (intorno al 20%). La Puglia è terz'ultima, con un grado di sfruttamento del 27,6% con il massimo nei mesi estivi.



Elaborazione Ance su dati Istat



Elaborazione Ance su dati Istat

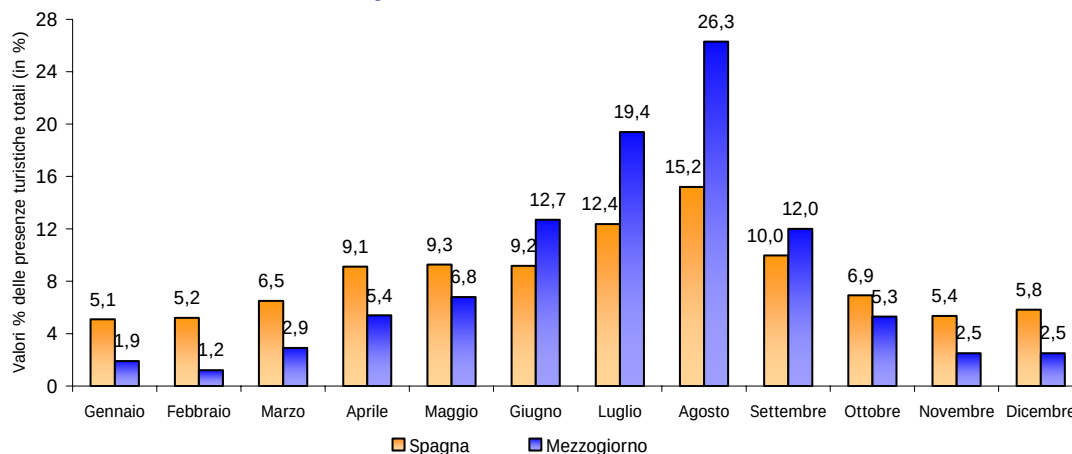
Questo ridotto livello nell'utilizzo della capacità ricettiva in alcune regioni è spiegabile con il fatto che in passato in alcune località turistiche si è puntato maggiormente ad un potenziamento dell'offerta, trascurando il miglioramento dei servizi complementari (ristoranti, infrastrutture di trasporto e servizi di *attracting* e *entertainment*) e la valorizzazione delle risorse culturali, ambientali e naturalistiche. Questi ridotti investimenti in attività collaterali hanno provocato una riduzione della domanda per un calo della competitività della località turistica rispetto ad altre location.

In altre regioni, soprattutto al Sud, a questa bassa qualità dell'offerta si aggiunge una **marcata stagionalità dei flussi turistici**. Nel Mezzogiorno nel 2003 il 70,5% delle presenze erano concentrate tra giugno e settembre, un dato molto maggiore rispetto al Centro-Nord (59,8%) ed alle regioni mediterranee della Spagna (46,8%).

Ripetendo lo stesso calcolo per l'anno 2006, il Mezzogiorno consegue un risultato identico: il 70,3% delle presenze sono concentrate nei quattro mesi estivi. Per la Puglia il fenomeno della stagionalità è ancora più accentuato: tra giugno e settembre si concentra il 77,5% delle presenze turistiche, con il massimo ad agosto (31,8%).

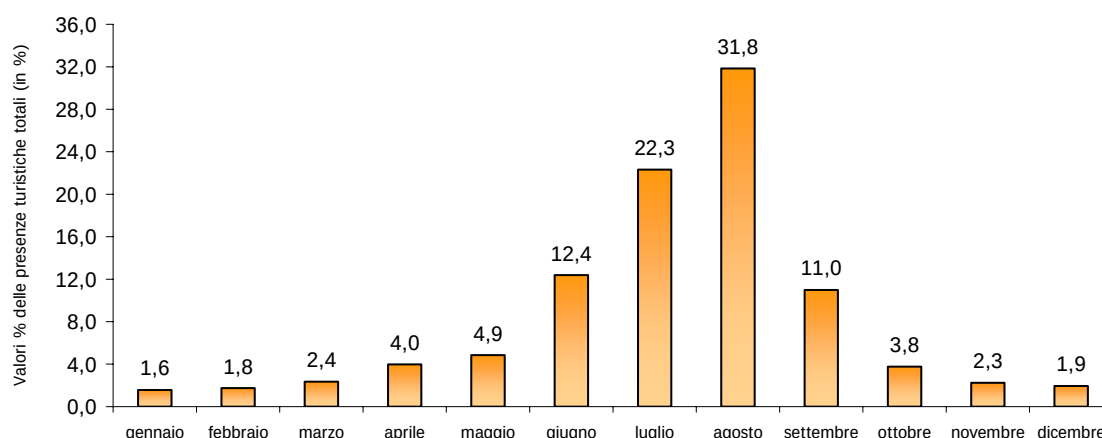
Il risultato delle regioni spagnole è frutto di politiche ad hoc di destagionalizzazione delle presenze. Confrontando i flussi turistici del nostro Mezzogiorno con quelli delle Regioni mediterranee della Spagna (Andalusia, Murcia, Comunità Valenciana, Catalogna ed Isole Baleari), le differenze sono abbastanza nette: nei mesi invernali ed autunnali, le regioni della Spagna meridionale riescono ad attrarre una quota maggiore di presenze rispetto al nostro Sud, mentre per i mesi estivi avviene il contrario.

**CONFRONTO TRA LA STAGIONALITA' DELLE PRESENZE TURISTICHE TOTALI
DEL MEZZOGIORNO E QUELLE DELLA SPAGNA MEDITERRANEA - Anno 2003**



Elaborazione Ance su dati Istat e INE - Instituto Nacional de Estadística

**IL FENOMENO DELLA STAGIONALITA'
DELLE PRESENZE TURISTICHE IN PUGLIA - 2006**



Elaborazione Ance su dati Istat

Capire come ha fatto la Spagna ad aumentare prima ed a destagionalizzare dopo le presenze, assicurando un flusso più omogeneo di turisti durante tutto l'anno, è interessante perché probabilmente alcune strategie che hanno dato ottimi risultati nella penisola iberica possono valere anche per noi. Inoltre, non bisogna dimenticare che le cinque regioni spagnole che si affacciano sul Mediterraneo sono nostri diretti *competitor* (buona parte della clientela - tedeschi, francesi ed inglesi - è infatti comune).

BOX - ATTRARRE NUOVI FLUSSI TURISTICI: IL CASO DELLA SPAGNA

In Spagna le comunità autonome hanno una competenza esclusiva per quanto riguarda la pianificazione territoriale e la promozione locale, mentre il governo centrale (nello specifico il Ministero dell'Industria, Turismo e Commercio) ha il compito di coordinare i diversi piani di intervento delle regioni. Un terzo ente, Tourespana, gestisce la promozione dell'immagine delle regioni spagnole all'estero.

*Oggi l'attenzione degli spagnoli è rivolta principalmente ad un miglioramento complessivo del "prodotto Spagna". Con i nuovi concorrenti, specie le località dell'Europa dell'Est, non si è cercato di competere sul prezzo, ma sulla **qualità dell'offerta degli esercizi ricettivi** e complementari (specialmente nel campo dei trasporti) e sulla creazione di nuovi prodotti turistici per attrarre nuova domanda, cercando di tenere per quanto possibile sotto controllo i prezzi.*

*Un secondo aspetto da tenere in considerazione è la **politica di marketing aggressiva** che le località spagnole hanno promosso.*

Internet è stato il canale preferenziale, visto che oltre un terzo dei turisti della Spagna si serve di questo strumento per avere informazioni, prenotare alberghi o mezzi di trasporto, effettuare i pagamenti. Per coordinare tutte le informazioni, renderle omogenee e facilmente fruibili dai potenziali clienti, è stato creato un portale (www.spain.info) a cui fanno riferimento tutti operatori del settore.

Due saranno le strategie di marketing spagnole per l'immediato futuro: da una parte si continuerà a promuovere l'immagine della Spagna all'estero, dall'altra si realizzeranno nuovi prodotti turistici, sviluppando segmenti di mercato specifici (turismo nautico, le rotte del vino, il golf, la salute, il turismo congressuale), e curando dei progetti trasversali a più regioni (España Verte, Camino de Santiago, Pirineos, Ruta de la Plata, Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad).

*Infine, il Governo spagnolo ha potenziato la rete infrastrutturale perché assicurare **trasporti efficienti** oggi è fondamentale. Quanto più aumenta la velocità e la comodità per raggiungere la meta delle vacanze, maggiore è il grado di penetrazione specialmente da parte degli stranieri.*

Per quanto riguarda le infrastrutture, la Spagna ha investito negli ultimi anni sul potenziamento delle linee ferroviarie ad alta velocità e, soprattutto, degli aeroporti. In questo modo si è risolto il problema della perifericità geografica.

Già nel 2003 quasi il 70% dei turisti stranieri arrivava in queste regioni con l'aereo, mentre per il nostro Mezzogiorno questa percentuale scende al 45,8%.

Confrontando le dinamiche che hanno investito gli aeroporti dei due Paesi, è facile accorgersi che la somma del numero di passeggeri degli aeroporti delle otto regioni del Mezzogiorno (25.617.028 passeggeri) supera di poco il flusso di turisti atterrati a Palma de Majorca⁷ (22.393.434) nel 2006 e, comunque, sono inferiori al solo scalo di Barcellona (29.843.440).

⁷ L'Air Berlin, una società low cost molto presente in Spagna dal momento che opera su 18 aeroporti ed ha scelto Palma de Majorca come nuovo hub per la penisola iberica.

IL TRAFFICO AEREO NEL MEZZOGIORNO E NELLA SPAGNA DEL SUD

Aeroporti della Spagna Meridionale per numero di viaggiatori				Aeroporti del Mezzogiorno per numero di viaggiatori			
	2000	2006	Var. % 2000/2006		2000	2006	Var. % 2000/2006
Alicante	6.017.462	8.880.282	47,6	Pescara	107.282	333.109	210,5
Almeria	884.789	1.049.007	18,6	Crotone	49.762	104.154	109,3
Barcellona	19.498.950	29.843.440	53,1	Lamezia T.	784.440	1.356.096	72,9
Girona	647.996	3.612.592	457,5	Alghero	663.570	1.069.595	61,2
Jerez	690.928	1.365.771	97,7	Bari	1.249.209	1.969.177	57,6
Malaga	9.365.397	13.099.327	39,9	Catania	3.969.807	5.392.602	35,8
Murcia	155.516	1.646.077	958,5	Brindisi	612.805	812.814	32,6
Palma di Majorca	19.322.702	22.393.434	15,9	Olbia	1.323.263	1.804.667	36,4
Reus	725.006	1.379.316	90,2	Palermo	3.229.764	4.277.334	32,4
Siviglia	2.045.500	3.855.060	88,5	Napoli	4.128.559	5.083.675	23,1
Valencia	2.251.338	4.949.338	119,8	Cagliari	2.063.514	2.488.964	20,6
				Reggio Cal.	538.048	607.070	12,8
				Foggia	29.044	6.164	-78,8
				Trapani	-	311.607	-
Totale	61.605.584	92.073.644	49,5	Totale	18.749.067	25.617.028	36,6

Elaborazione Ance su dati Assaeroporti e AENA - Aeropuertos Espanoles y Navigacion Aerea

Questi risultati si sono potuti raggiungere anche perché in Spagna è andato avanti il processo di liberalizzazione delle tratte aeree che ha portato ad uno sviluppo molto sostenuto delle compagnie aeree low cost, specialmente nei collegamenti internazionali⁸.

GLI AEROPORTI EUROPEI CLASSIFICATI PER NUMERO DI VOLI LOW COST

Classifica	Aeroporto	Arrivi medi giornalieri di voli low cost
1	London Stansted	237
2	London Gatwick	114
3	Dublin	111
4	London Luton	102
5	Palma de Mallorca	100
6	Amsterdam	99
7	Bonn-Colonia	92
8	Manchester	78
9	Barcellona	73
10	Malaga	73
15	Alicante	57
...		
25	Roma Ciampino	50

Fonte: Eurocontrol – Low-Cost Carrier Market Update – December 2006

⁸ Analizzando i dati di Eurocontrol (European Organization for the Safety of Air Navigation) il 50% dei voli tra Regno Unito e Spagna è effettuato da compagnie low cost e queste tratte rappresentano il 10% circa del mercato europeo a basso costo. La quota di mercato delle compagnie a basso costo che volano tra il Regno Unito e l'Italia è, invece, molto più esigua, pari al 3,6% del mercato.

Dalla tabella precedente, risulta evidente che nei primi 25 aeroporti europei per traffico aereo low cost, la Spagna ha 4 aeroporti per complessivi 303 arrivi quotidiani. L'unico scalo italiano presente, invece, è Roma Ciampino, al 25 posto, con 50 arrivi quotidiani

Mezzo di trasporto utilizzato dai turisti stranieri per raggiungere le località di vacanza del Mezzogiorno - Anno 2003 (in %)

Strada	Treno	Aereo	Nave	Totale mezzi di trasporto
36,4	4,9	45,8	12,8	100,0

Mezzo di trasporto utilizzato dai turisti stranieri per raggiungere le località di vacanza della Spagna Mediterranea - Anno 2003 (in %)

Strada	Autobus	Aereo	Altri	Totale mezzi di trasporto
20,5	4,2	68,8	6,5	100,0

Elaborazione ANCE su dati UIC e Instituto Estudios Turísticos - Ministerio de Industria, Turismo Y Comercio

Nel 2006, monitorando 51 compagnie che operavano in Europa, 26 atterravano in aeroporti spagnoli ed ognuna di esse serviva in media 8 città. In Italia operavano lo stesso numero di compagnie (26) ma gli aeroporti serviti erano in media solo 4. Oggi due terzi del flusso totale dei turisti stranieri vanno in vacanza nel Sud della Spagna, mentre nel Mezzogiorno, è bene ricordarlo ancora una volta, affluisce meno del 14% del totale nazionale.

Emerge quindi per il nostro Mezzogiorno un problema di **bassa accessibilità**. Investire negli aeroporti del Sud e soprattutto potenziare quelli minori permetterebbe di superare questo problema e farebbe in modo di accogliere i potenziali nuovi flussi di turisti nel futuro.

Le proposte per il rilancio

La sfida è quella di competere assegnando un ruolo determinante alle diversità, alle peculiarità culturali, del territorio, dei prodotti e dei lavori tradizionali, dell'ambiente delle Mezzogiorno.

Riqualificazione **dei servizi ricettivi e promuovere complementari** ed promuovere gli investimenti delle catene alberghiere italiane ed infrastrutturali, è una strada da percorrere per uscire dall'arretratezza strutturale dell'offerta turistica descritta nel paragrafo precedente.

Anche i beni culturali possono rappresentare un importante motore per lo sviluppo locale, come catalizzatori di presenze turistiche durante tutto l'arco dell'anno.

Un esempio per tutti. Da uno studio commissionato dalla Fondazione Guggenheim risulta che a Bilbao il nuovo museo di arte moderna ha determinato un forte incremento di turisti e il reddito generato, nel primo anno di apertura del museo, ha prodotto un aumento dello 0,47% del Pil dell'intero paese basco.

Il coinvolgimento dei privati negli investimenti e nella gestione appare la soluzione più idonea.

Tali interventi risulteranno vincenti se verranno rispettate due condizioni.

1) Inserire il sito d'interesse nel contesto territoriale.

Per essere efficace, infatti, l'intervento deve utilizzare l'intero patrimonio disponibile, occorrono le infrastrutture di trasporto e di comunicazione necessarie per l'accesso alle strutture, quelle da destinare alla produzione e vendita dei servizi. Si dovrà, inoltre, valorizzare i beni ambientali, le manifestazioni e i prodotti del territorio.

L'intervento è in grado di attivare un circuito economico positivo a condizione che si leghi ad una strategia credibile ed articolata di promozione del territorio.

Come si è visto prima, l'accessibilità è divenuto un fattore fondamentale per facilitare l'arrivo dei turisti. **Potenziare gli aeroporti minori e rendere possibile l'ingresso sul mercato dei vettori low cost** sono due proposte per diminuire la perifericità delle regioni meridionali.

L'aeroporto di Bergamo ha visto salire il numero di passeggeri da 1,2 a 3,3 milioni, una crescita esponenziale di cui ha beneficiato anche l'economia locale: per esempio, accanto all'aeroporto è nato un nuovo outlet ed il numero di turisti che si ferma a visitare la città è anch'esso aumentato.

2) Fare rete, creare itinerari.

Nel Mezzogiorno, dove sono presenti molteplici borghi e città minori, occorre creare itinerari, circuiti d'interesse turistico così da suscitare una forte motivazione a visitare i luoghi. I dati relativi alle presenze turistiche mostrano una forte stagionalità nel Mezzogiorno, indice che il turismo balneare è ancora preponderante.

Da inchieste recenti su alcune fasce di consumatori stranieri è emerso che un'esigenza comune riguarda la diversificazione dell'offerta turistica. E' necessario variare l'offerta, rispondendo in maniera adeguata alla segmentazione della domanda.

Per esempio, **promuovere il turismo culturale e museale** è senza dubbio una strategia che al Sud può funzionare.

Nella classifica delle 30 mostre più visitate del mondo, 7 sono state organizzate al Guggenheim Museum di Bilbao ed hanno avuto 3.216.919 visitatori, mentre 4 hanno visto come protagonista il MOMA di New York (per complessivi 1.679.435 visitatori).

Per non citare sempre esperienze estere, l'Anno Europeo della Cultura di Genova ha comportato l'organizzazione di 285 eventi diversi e 154 convegni e gli effetti sul turismo si sono fatti sentire: nel 2004 le presenze sono aumentate di oltre il 10%, gli arrivi del 20% per gli italiani e del 13% degli stranieri.

Creare una rete di eventi culturali ed artistici nel Sud sarebbe un'opportunità per incrementare i flussi legati al turismo. L'unico distretto della cultura presente nel Mezzogiorno oggi sembra essere la Campania. Se si guarda alla classifica dei primi 30 musei italiani più visitati, 5 appartengono a questa regione (gli scavi archeologici di Pompei ed Ercolano, il Museo Archeologico Nazionale, Capodimonte e la Reggia di Caserta). Poi più nulla o quasi, a dispetto delle grandi risorse culturali che ci sono per esempio in Sicilia o in Puglia. Creare percorsi interregionali potrebbe combinare località turistiche già note con altre meno conosciute.

Ma perché considerare solo l'arte classica come driver per la crescita del turismo culturale al Sud: recentemente è stato creato il programma "Sensi Contemporanei" per **promuovere l'arte contemporanea** tra le regioni del Mezzogiorno. Questa iniziativa ha riscosso un grande successo e sarebbe opportuno continuare su questo percorso di diversificazione dell'offerta culturale sullo stile di Bilbao.

Valorizzare e rendere vivibili i centri storici delle metropoli meridionali e dei centri minori può essere un altro fattore di attrazione per i turisti che, accanto alla visita ai musei e alle mostre, sono sempre più in cerca di occasioni di intrattenimento.

Ma opportunità possono nascere anche dalla grande qualità e varietà dell'offerta eno-gastronomica del Sud, una delle caratteristiche più conosciuta dagli stranieri in base a recenti inchieste di mercato sulla riconoscibilità del Meridione. Se una città come Barcellona, che quest'anno ha ospitato l'Anno della Alimentazione, aspira a diventare una meta internazionale del turismo gastronomico, perché non possono candidarsi anche Napoli, Bari e Palermo? Il giro d'affari di questo di turismo è di tutto rispetto e molte catene alberghiere di livello e vettori aerei stanno predisponendo anche per l'Italia nuove offerte per venire incontro a questa nuova nicchia di mercato.

Prevedere dei veri e propri tour interregionali di degustazione per i vini e gli alimenti potrebbe facilitare la conoscenza di molte realtà finora poco note al pubblico, soprattutto straniero, e fidelizzarlo.

Poter disporre, poi, in Italia di 23 parchi nazionali – di cui 13 al Sud - e 123 regionali è di sicuro una grande dote da sfruttare per attirare nuova domanda turistica. Per il Sud il **turismo naturalistico-ambientale** può costituire un'altra opportunità di sviluppo. Nel 2004, 157 milioni sono state le presenze nelle aree parco che hanno fruttato 10 miliardi di euro. Sono necessari però interventi per attrezzare percorsi, per migliorare la ricettività e la promozione di questo tipo di turismo che avrebbe ricadute dirette sul territorio, specie per quanto riguarda la difesa del suolo e dell'ambiente, uno dei principali problemi del Mezzogiorno.

La classifica di Italia Oggi sulla situazione ambientale delle province italiane relega agli ultimi posti ben 9 città del Mezzogiorno di cui 6 della Sicilia (Catania, Siracusa, Palermo, Agrigento, Messina e Trapani), 2 della Sardegna (Oristano e Sassari) ed una della Calabria (Reggio Calabria).

Uno degli aspetti più allarmanti è relativo alla capacità di depurazione delle acque. Fino a due anni fa ancora un quinto delle acque reflue di origine urbana non veniva raccolto dal sistema fognario, mentre un altro 20% veniva rilasciato nell'ambiente senza alcun trattamento. La più bassa percentuale di popolazione che usufruisce di tali impianti si registra a Palermo (25%)⁹. Ma anche quando i depuratori sono presenti non è detto che funzionino: in Sicilia il 15% dei depuratori è fuori servizio, in Campania quasi un depuratore su cinque non funziona, in Calabria uno su tre è fuori uso.

Una situazione di questo tipo ha delle importanti ricadute sulla qualità dell'ambiente. Riflessi, per esempio, si hanno sulla balneabilità delle coste della Penisola: il 35% delle coste italiane non sono balneabili (circa 2.600 km sui 7.600 complessivi)¹⁰ e tra le regioni con la più alta percentuale di costa non balneabile per motivi legati all'inquinamento vi è la Campania.

Oggi la sfida infatti è di valorizzare una ricchezza unica come il patrimonio culturale ed ambientale del Sud rispettando l'ecosistema.

Per risolvere invece il problema della marginalità del Mezzogiorno rispetto al circuito mondiale del turismo occorre stringere accordi con tour operator internazionali per far entrare altre bellezze del Sud nei giri turistici.

Appare fondamentale sviluppare un portale del turismo del Mezzogiorno, in modo da trovare un canale ufficiale per la promozione del Sud in Italia ed all'estero. Questo strumento deve essere unico perché l'informazione veicolata deve avere una riconoscibilità all'esterno, una grande fruibilità ed i contenuti devono essere di facile lettura. Deve, inoltre, essere prevista la traduzione in lingua straniera di tutte le sezioni: uno dei principali problemi che gli stranieri incontrano nel programmare le vacanze nel nostro Paese è proprio la penuria delle informazioni disponibili e la loro scarsa qualità.

Infine, un'altra richiesta molto sentita dagli stranieri è la mancanza di offerte *all inclusive*, ovvero pacchetti viaggio aereo e soggiorno.

Solo con interventi mirati di questo tipo si potrà fare in modo che molti degli operatori internazionali che lasciano ancora fuori dai piani di sviluppo il Mezzogiorno adeguino le loro strategie, inserendo nelle loro mete turistiche il nostro Sud.

⁹ Secondo una rilevazione dell'Istat del 1999, in Italia circa il 13,2% dei comuni, pur possedendo il servizio di fognatura pubblica, è sprovvisto di impianti di depurazione. Questi problemi sono, purtroppo, ricorrenti in molte parti della Penisola. Al Sud non vi sono impianti di depurazione nel 19,1% dei comuni campani, nel 17,6% di quelli lucani, nel 26% di quelli siciliani ed addirittura nel 27,6% di quelli della Calabria.

¹⁰ L'ultimo rapporto di Legambiente (2004) afferma che il 92% delle acque di balneazione risulta essere pulito. Tuttavia, tale miglioramento è più dovuto a fattori congiunturali che strutturali. In molte località c'è stato un calo delle presenze turistiche e dunque una riduzione della pressione antropica. Inoltre l'estate più piovosa ha contribuito a diluire maggiormente gli scarichi trasportati dai fiumi, e anche la temperatura del mare quest'anno, complice una stagione meno calda della precedente, ha favorito le capacità autodepurative dei flutti.

LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO IN PUGLIA

Le infrastrutture strategiche

Il Programma delle opere strategiche, approvato con la delibera 121 del 21 dicembre 2001, prevedeva 228 interventi per un totale di 173 miliardi di euro.

La realizzazione di un programma di investimenti così vasto si è scontrata, fin dall'inizio, con un contesto di forte riduzione delle risorse disponibili per nuove infrastrutture che ha reso necessaria una sua revisione al fine di selezionare un numero più limitato di interventi realmente prioritari da realizzare mediante le procedure acceleratorie della Legge Obiettivo.

La scelta, contenuta nell'Allegato Infrastrutture al Dpef 2008-2012, individua una selezione di interventi per un costo complessivo di circa 98 miliardi di euro e un fabbisogno finanziario di oltre 32 miliardi di euro.

Con la revisione del Programma, il Governo ha integrato gli interventi approvati dal Cipe con le esigenze infrastrutturali più immediate, emerse dai confronti con le Regioni nonché con la programmazione dei principali soggetti attuatori, Anas e Ferrovie dello Stato, e dei programmi operativi nazionali "reti e mobilità" del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

Per quanto riguarda la Puglia, la selezione ha individuato 11 interventi prioritari.

LEGGE OBIETTIVO: LE PRIORITA' SELEZIONATE IN PUGLIA

valori in milioni di euro

<i>Intervento</i>	<i>Costo</i>
<i>Opere in corso integralmente coperte</i>	<i>433,0</i>
Programma Grandi Stazioni: Bari Centrale-Infrastrutture Stazioni	14,8
Programma Grandi Stazioni: Bari Centrale-Adeguamento funzionale edifici Stazione	10,6
Completamento funzionale SS16 SS613 variante esterna di Lecce	92,0
Raddoppio ferroviario Bari-Taranto (escluso tratta S.Andrea - Bitetto)	296,0
Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	19,7
<i>Opere da avviare entro il 2012</i>	<i>404,6</i>
SS275 Maglie-S. Maria di Leuca: 1° lotto (Maglie-Montesano Salentino)	111,6
SS 96 Barese: tronco Altamura - inizio variante Toritto 1° lotto	43,9
SS 96 Barese: tronco inizio variante Toritto-Modugno	58,0
SS172 dei Trulli	35,0
Piastra portuale di Taranto	156,2
<i>Ulteriori opere da avviare entro il 2012</i>	<i>2.210,0</i>
AC Napoli-Bari: raddoppio ferroviario tratta apice-Orsara di Puglia	2.210,0

Fonte: Elaborazione Ance su Allegato infrastrutture al Dpef 2008-2012

Si tratta di 5 opere in corso integralmente coperte per 433 milioni di euro e 5 interventi da avviare entro il 2012 per ulteriori 404,6 milioni di euro.

La revisione prevede, inoltre, l'inserimento nel Programma delle opere strategiche del raddoppio ferroviario della linea ad Alta Capacità Napoli-Bari nella tratta Apice-Orsara di Puglia. L'intervento prevede investimenti per 2.210 milioni di euro.

Le deliberazioni del CIPE

Lo stato di attuazione finanziaria del Programma della Legge Obiettivo mostra che a livello nazionale sono 163 gli interventi che hanno ottenuto l'approvazione del Cipe, per 97.590 milioni di euro¹¹.

Le risorse a vario titolo disponibili per tali opere sono quantificate in 46.152 milioni di euro, di cui 14.404 milioni a valere sulle risorse della Legge Obiettivo.

Per completare il finanziamento delle opere approvate dal Cipe restano da reperire 51.438 milioni di euro, pari al 52,7% del loro costo complessivo.

In merito alla Puglia, il Cipe, dal dicembre 2001 ad oggi, ha approvato 11 interventi localizzati nella regione per complessivi 923 milioni di euro.

ASSEGNAZIONI DEL CIPE ALLE OPERE STRATEGICHE LOCALIZZATE IN PUGLIA - milioni di euro

Intervento	Delibera CIPE	Costo intervento (A)	Importi ex L. 166/02 (B)	Altre Disponibilità (C)	Totale risorse disponibili (D=B+C)		Risorse da reperire (E=A-D)	
					Importo	%	Importo	%
Impianti irrigui destra Ofanto-destra Rendina in agro di Lavello	140/2002	20,00	20,00	-	20,00	100,0%	-	0,0%
Programma Grandi Stazioni: Bari Centrale-Infrastrutture Stazioni	10/2003 44/2004 129/2006	14,78	14,78	-	14,78	100,0%	-	0,0%
Programma Grandi Stazioni: Bari Centrale-Adeguamento funzionale edifici Stazione	10/2003 44/2004 129/2006	10,61	-	10,61	10,61	100,0%	-	0,0%
Piastra portuale di Taranto	74/2003	156,15	21,52	134,63	156,15	100,0%	-	0,0%
Ferrovia Bari-Taranto: raddoppio tratta Bari S. Andrea-Bitetto	46/2004 95/2006	219,00	31,00	188,00	219,00	100,0%	-	0,0%
Ammodernamento SS 275 Maglie-S. Maria di Leuca	92/2004	165,53	-	165,53	165,53	100,0%	-	0,0%
Potabilizzazione dei serbatoi di Conza e dell'Ofanto	96/2004 75/2006 108/2006 145/2006	53,00	39,00	14,00	53,00	100,0%	-	0,0%
SS 16-613 variante esterna di Lecce: 2° stralcio	98/2004	36,21	-	36,21	36,21	100,0%	-	0,0%
Adduttore idraulico S. Giuliano-Ginosa	113/2004	31,88	31,88	-	31,88	100,0%	-	0,0%
Galleria Pavoncelli bis (*)	75/2006 148/2006	139,47	22,80	116,67	139,47	100,0%	-	0,0%
Acquedotto potabile del Sinni I, II e III lotto	72/2007	76,70	-	76,70	76,70	100,0%	-	0,0%
TOTALE		923,33	180,98	742,35	923,33	100,0%	-	0,0%

(*) L'opera ricade in territorio campano ma è d'interesse per la Regione Puglia

Elaborazione Ance su Delibere CIPE

¹¹La quantificazione del costo delle opere approvate è al netto del Ponte sullo Stretto di Messina, la cui realizzazione, secondo il Governo, non costituisce più una priorità. Le risorse disponibili per l'opera, infatti, sono state destinate ad altri interventi (DL 262/2006, art. 2, comma 91).

Le opere approvate risultano completamente finanziate. Le risorse disponibili sono a valere sui fondi stanziati per la Legge Obiettivo per 180,98 milioni di euro (art. 13 legge 166/2002), mentre i restanti 742,35 milioni di euro, comprendono per lo più fondi pubblici destinati allo sviluppo delle aree sottoutilizzate.

In merito al territorio della provincia di Lecce, si evidenzia l'approvazione da parte del Cipe ad agosto 2007 dell'acquedotto potabile del Sinni, un intervento considerato indispensabile per risolvere il problema idrico del Salento.

Lo stato di attuazione delle opere strategiche in Puglia

Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità S.S. 275 - Itinerario Maglie - S. Maria di Leuca

L'intervento prevede l'adeguamento della strada Maglie-S. Maria di Leuca (SS 16 dal km 981+700 al km 985+386 e SS 275 dal km 0+000 al km 37+000)

Lo sviluppo complessivo dell'itinerario è di circa 40 km.

L'intervento risulta articolato in 2 lotti:

- Lotto 1: Maglie-Montesano Salentino di importo pari a 111,5 milioni di euro. Il 20 dicembre 2004 il Cipe ha approvato il progetto preliminare, quello definitivo, risulta approvato dall'ANAS ed è stato inviato al Ministero delle infrastrutture.

L'intervento è inserito nel Piano di Investimenti ANAS 2007/2011.

- Lotto 2: Montesano Salentino-S. Maria di Leuca di importo pari a 86,1 milioni di euro e livello progettuale definitivo.

Nell'Accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è previsto un finanziamento di 40,85 milioni di euro a carico dei fondi strutturali 2007-2013.

L'intervento è inserito nel Piano di Investimenti ANAS 2007/2011.

Variante esterna di Lecce – 2° stralcio funzionale

Il completamento funzionale della SS n.16 – SS n.613, variante esterna di Lecce è stato approvato dal CIPE il 20 dicembre 2004 per un importo di 36,2 milioni di euro.

L'infrastruttura, che si sviluppa su un tracciato di 7,3 km circa assicura il raccordo con la SS 613 e presenta intersezioni con la SS 16, le SSPP 4 e 6, la SS 101.

Il finanziamento è a carico dell'ANAS che ha sottoscritto una specifica convenzione con la Regione Puglia ad ottobre 2003.

L'opera, inizialmente prevista dal Programma triennale 2001-2003 è stata riconfermata nel successivo Programma 2002-2004 con assegnazione di risorse pari a 25,8 milioni di euro.

Il completamento del finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Fondi Strutturali 2007-2013.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed i lavori sono in corso.

Viabilità S.S.96 "Barese"

- *Tronco Gravina - Bari:* tratto da fine Variante di Toritto a Modugno tra il km 105+705 e il km 114+750, compresa la Variante di Piano del Colle. L'importo dei lavori è di 58 milioni di euro e attualmente è in corso di approvazione il progetto definitivo.

Il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR

L'intervento è inserito nel Piano di Investimenti ANAS 2007/2011.

- *Lavori di ammodernamento ed adeguamento "Altamura-inizio variante di Toritto – I lotto":* l'importo del progetto è di 43,9 milioni di euro interamente finanziato dalla Regione.

Il progetto definitivo è in istruttoria per l'approvazione dell'ANAS.

Linea adriatica - potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto

L'intervento si inquadra nel completamento del raddoppio della esistente linea ferroviaria Bari-Taranto e prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato esistente, by passando l'abitato di Modugno, con la realizzazione di due nuove fermate e un posto di comunicazione.

L'intervento è articolato nelle seguenti tratte:

- *Bari S.Andrea – Bitetto:* il Cipe, con delibera n.95 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto definitivo per l'importo di 228 milioni di euro. i lavori sono da appaltare;
- *Acquaviva delle Fonti – Gioia del Colle, Palagianello – Massafra, Massafra –Bellavista - Taranto:* il costo è di 114,05 milioni di euro ed i lavori sono in via di ultimazione;
- *Castellaneta – Palagianello:* il costo è di 76,27 milioni di euro ed i lavori sono in via di ultimazione;
- *Bretella di collegamento tra la linea Bari – Taranto e Taranto – Metaponto (Bellavista– Cagioni):* il costo è di 43,8 milioni di euro ed i lavori sono cantierati;
- *SCC linea Bari – Taranto:* il costo è di 31,4 milioni di euro.

La copertura finanziaria di 486 milioni di euro è prevista a valere sul Contratto di Programma RFI 2007 - 2011, nonché a carico delle risorse FESR e della legge obiettivo, per 31 milioni di euro, assegnati con delibera CIPE n. 46 del 29 settembre 2004.

Nuova linea ad alta capacità Napoli – Bari

Con il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità di estesa pari a 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari.

Lo studio di fattibilità elaborato da RFI prevede interventi per complessivi 4,92 miliardi di Euro. Le tratte che costituiscono parte integrante del progetto sono:

- *Variante linea Cancellò - Napoli* nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC: costo 670 milioni di euro;
- *Velocizzazione e raddoppio Cancellò - Benevento e bretella di Foggia*: costo 1.490 milioni di euro;
- *Raddoppio Apice - Orsara di Puglia* : costo 2.210 milioni di euro; di cui 297 milioni disponibili;
- *Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia con cantierizzazione raddoppio Bovino-Cervaro* rinviata al 2009 (escluso nell'arco di Piano il raddoppio tratta Orsara-Bovino): costo 550 milioni di euro, interamente finanziata.

La realizzazione dell'intero intervento è prevista per il 2020.

Porto di Taranto

Il progetto si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali.

Gli interventi riguardano la realizzazione di una prima parte delle opere previste per il suddetto hub portuale ed in particolare:

- 1) la piattaforma logistica;
- 2) la strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti (rete elettrica, reti idriche e fognarie);
- 3) ampliamento del quarto sporgente;
- 4) realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Taranto.

Il valore complessivo degli interventi previsti ammonta a 156,1 milioni di euro.

Con delibera n.74 del 29 settembre 2003 il Cipe ha approvato il progetto preliminare ed ha assegnato un contributo di 21,523 milioni di euro a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo).

La copertura finanziaria residua è assicurata per 37,54 milioni di euro dal promotore privato e per 97,1 milioni con finanziamenti dell'Autorità portuale.

Nell'Accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è stato concordato ulteriori interventi sul Porto di Taranto, per un valore di 95 milioni di euro con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania

L'intervento consiste nella realizzazione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto.

Con delibera n. 108 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per l'importo di 53 milioni di euro ed ha assegnato, in via programmatica, all'Acquedotto pugliese S.p.A., soggetto aggiudicatore, un contributo di 39 milioni, quale quota massima a carico dello Stato.

Il CIPE, il 17 novembre 2006 ha assegnato in via definitiva il contributo di precedentemente assegnato.

Le risorse mancanti sono a carico del soggetto aggiudicatore.

Galleria di Valico Caposele – Pavoncelli bis

L'opera ricade in territorio campano ma è d'interesse per la regione Puglia. È preposta al trasferimento idrico delle acque delle sorgenti Sele e Calore verso la Puglia, in sostituzione della galleria esistente.

Il progetto definitivo prevede un costo di circa 148,7 milioni di euro. I lavori, affidati con appalto integrato da parte del Commissario Straordinario nominato con DPCM del 29/10/2005, sono stati aggiudicati per un importo di 139,5 milioni di euro.

L'opera risulta completamente finanziata. Le risorse disponibili sono a carico dei fondi della legge obiettivo per 22,8 milioni di euro, assegnati dal Cipe con delibera 148/2007.

L'opera è stata inserita nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Puglia del 10 ottobre 2003, con l'Atto Aggiuntivo sottoscritto il 23 novembre 2007 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture ed il Presidente della Regione.

In merito al trasferimento di risorsa idrica dalla Campania alla Puglia, in data 9 gennaio 2008 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa, propedeutico

all'Accordo di programma Quadro, da stipularsi tra i Ministero delle infrastrutture, dell'Ambiente e le due Regioni interessate, che dovrà provvedere a normalizzare e regolamentare tutti i rapporti e le procedure connesse al trasferimento medesimo.

Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello.

L'opera riguarda la ristrutturazione del comprensorio irriguo in destra Rendina con trasformazione delle reti funzionanti a gravità in reti in pressione.

L'intervento è relativo a territori ricadenti nella regione Basilicata, ma la risorsa risparmiata potrà essere utilizzata anche in territorio pugliese.

Con delibera n. 140 del 19 dicembre 2002 il Cipe ha assegnato, in via programmatica, alla Regione Puglia un contributo di 20 milioni di euro a valere sulla Legge Obiettivo.

Il soggetto attuatore dell'opera è il Consorzio Bonifica Vulture-Alto Bradano ed i lavori sono in corso.

Acquedotto potabile del Sinni lotti I, II e III

Gli interventi inseriti nel progetto, del costo di 76,6 milioni di euro, prevedono la realizzazione di una condotta di adduzione dal Torrino di Monte Ciminiello al nuovo serbatoio di S. Paolo, una condotta dal Serbatoio di S. Paolo al Serbatoio di Seclì e l'ampliamento del serbatoio di S. Paolo della Concessione all'Acquedotto Campano.

I suddetti interventi rappresentano un primo stralcio funzionale dell'opera. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE con prescrizioni nella seduta del 3 agosto 2007 ed è compreso nell'Intesa Generale Quadro Governo-Regione Puglia e nel Piano d'ambito della stessa Regione.

L'opera è considerata indispensabile per risolvere definitivamente il problema idrico del Salento.

L'Assessorato alle Opere Pubbliche della Regione Puglia, il 14 marzo 2007, ha dichiarato la completa copertura finanziaria dell'opera nell'ambito degli investimenti previsti nell'Accordo di Programma Quadro.

BOX - LA PROGRAMMAZIONE DI ANAS E FERROVIE DELLO STATO IN PUGLIA

Piano degli investimenti di Anas Spa 2007-2011

Le modalità di programmazione degli investimenti di Anas Spa è stata modificata dalla Finanziaria per il 2007 (Legge 296/2006, art.1, comma 1018) che prevedeva la predisposizione, entro il 30 giugno 2007, di un piano economico finanziario riferito all'intera durata della concessione (fino al 2052).

Tale documento doveva essere accompagnato dall'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione, ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti, previste nel quinquennio 2007-2011.

Entro il 30 giugno 2007 avrebbe dovuto essere approvata, inoltre, la Convenzione unica tra Anas e Ministero delle infrastrutture.

Nonostante l'Ente abbia presentato il documento programmatico nei termini previsti dalla normativa, la mancata sottoscrizione del nuovo piano economico finanziario e della convenzione unica ha reso necessaria l'approvazione di uno stralcio del programma degli investimenti, attraverso un Contratto di programma per il 2007, così da consentire all'Anas di poter riprendere la propria attività di investimento e impegnare le risorse stanziata dalla Finanziaria 2007.

Il Contratto 2007, approvato definitivamente il 17 dicembre 2007, definisce gli investimenti da avviare nel 2007 e, in via esclusivamente programmatica, quelli previsti fino al 2011.

In particolare, dall'analisi del Piano allegato al Contratto di Programma 2007 è possibile ricostruire un quadro completo degli interventi stradali che saranno avviati entro il 2011.

La proiezione programmatica fino al 2011 prevede, infatti, investimenti diffusi sul territorio nazionale, suddivisi in:

- Opere ordinarie, che comprendono opere di nuova realizzazione, opere di manutenzione straordinaria e contributi per accordi con altri enti;*
- Opere inserite nel programma della Legge Obiettivo;*
- Opere in Area di inseribilità, ossia interventi che potranno essere avviati in caso di sopravvenute disponibilità finanziarie, dovute, ad esempio, all'eventuale impossibilità di realizzare opere inserite in programmazione o per nuovi finanziamenti disponibili per l'attività di investimento dell'Ente.*

Il Piano prevede di appaltare su tutto il territorio nazionale nel periodo 2007-2011 opere ordinarie e ricomprese nella Legge Obiettivo per un importo complessivo di 22,3 miliardi di euro, a cui si aggiungono 6,7 miliardi di opere previste in area di inseribilità.

Con riferimento alla regione Puglia, il piano quinquennale prevede 15 interventi ordinari, al netto della manutenzione straordinaria, per un investimento complessivo di 533,3 milioni di euro da effettuare nel periodo di riferimento.

**PIANO INVESTIMENTI ANAS 2007-2011: OPERE INFRASTRUTTURALI DI NUOVA REALIZZAZIONE IN
PUGLIA - Opere ordinarie - valori in migliaia di euro**

Intervento	Oggetto	Costo	Risorse disponibili (*)	Risorse da reperire	Appaltabilità
SS 16 Adriatica	Tronco Maglie-Otranto. Lavori di ammodernamento del tronco Maglie-Otranto (tra il km 985+000 ed il km 990+000) con adeguamento alla sez. III delle norme C.N.R. 78/80)	80.187,7	40.900,0	39.287,7	2007
SS 100 di Gioia del Colle	Tronco Bari-Taranto-Vompletamento funzionale e messa in sicurezza tra il km 7+200 ed il km 44+500	28.307,6	27.300,0	1.007,6	2007
Strade statali varie	SS.SS. 7-7ter-16-100-106-106 dir-172-379 App. integrato per le prog. esecutiva e realizzazione di un sistema di rilevamentodel traffico mediante sensori e telecamere ed informazione all'utenza attraverso pannelli a messaggio variabile per l'area metropolitana di Taranto e Brindisi e l'integr. con dati remoti nella sala operativa	5.980,0	5.067,5	912,5	2007
SS7 via Appia	Lavori urgenti per l'apertura al traffico dello svincolo al km 701+919 con completamento della sistemazione idraulica in corrispondenza dell'abitato di Mesagne e della viabilità di servizio-interventi funzionali 4-5-6-7-8	2.961,2	2.455,4	505,8	2007
SS89 Garganica	Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo - 1° stralcio - e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno	44.000,0	44.000,0	0,0	2008
SS16 Adriatica	Lavori di completamento delle aste di collegamento tra la SS 15 "Adriatica" e la litoranea a nord e a sud di Molfetta e a sud di Giovinazzo tra il km 774+200 e il km 785+600	14.970,0	14.970,0	-	2008
SS16 Adriatica	Tangenziale ovest di Foggia. Recupero funzionale tratto casello autostradale km 684+000 Fiat Melfi - Lotto 1° (dal km 676+700 al km 683+700)	40.102,0	40.102,0	-	2009
SS275 di S.Maria di Leuca	Tronco Maglie-S.M. di Leuca. Ammodernamento e adeguamento alla cat.B del DM 5.11.2001-2° lotto	86.089,2	40.850,0	45.239,2	2009
SS16 Adriatica	Tangenziale ovest di Foggia. Recupero funzionale tratto casello autostradale km 684+000 Fiat Melfi - Lotto 3° (dal 683+700 all'innesto con il 1° lotto della Foggia Cerignola)	27.630,0	27.630,0	-	2010
SS16 Adriatica	Tangenziale ovest di Foggia. Recupero funzionale tratto casello autostradale km 684+000 Fiat Melfi - Lotto 2° (casello autostradale km 676+700)	55.261,0	55.261,0	-	2010
SS7 ter Salentina	Completamento funzionale 2° stralcio (Manduria)	39.603,8	-	39.603,8	2011
SS7 ter Salentina	Itinerario Bradanico-Salentino. Lavori di ammodernamento del tronco Manduria-Lecce-1° lotto-2° stralcio (Completamento variante di S. Pancrazio Salentino)	18.837,2	-	18.837,2	2011
SS7 Via Appia	Lavori di completamento del tronco Matera-Taranto: lotto 1° Taranto-Massafra	52.675,0	52.675,0	-	2011
SS89 Garganica	Progetto per il collegamento della variante della SSV Garganica: tratto Vico-Peschici	21.197,2	-	21.197,2	2011
SS172 dei Trulli	Adeguamento ed ammodernamento in sede di Variante della SS172 collegamento tra la SS7 e SS16 4° corsia Orimini Superiore	15.490,0	15.490,0	-	2011
TOTALE		533.292,0	366.700,9	166.591,1	

(*) Si tratta dei fondi dell'Anas e delle risorse aggiuntive comunitarie e regionali
Fonte: Piano investimenti Anas 2007-2011

In merito agli interventi in Legge Obiettivo, la programmazione quinquennale prevede l'avvio di 4 opere stradali in Puglia per un valore di 248,4 milioni di euro.

PIANO INVESTIMENTI ANAS 2007-2011: OPERE INFRASTRUTTURALI DI NUOVA REALIZZAZIONE IN PUGLIA - Legge Obiettivo - valori in migliaia di euro

Intervento	Oggetto	Costo	Risorse disponibili	Risorse da reperire	Appaltabilità
SS96 Barese	Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. III CNR del tronco "Altamura-inizio variante di Toritto-1° lotto"	43.900,0	43.900,0	-	2007
SS275 di S. Maria di Leuca	Tronco Maglie-S.M. di Leuca. Ammodernamento e adeguamento alla cat.B del DM 5/11/2001-1° lotto Maglie-Montesano Saletino	111.550,0	111.550,0	-	2008
SS96 Barese	Tronco Gravina-Bari: tratto da fine variante di Toritto a Modugno tra il km 105+705 ed il km 114+750, compresa la variante di Palo del Colle	58.000,0	58.000,0	-	2009
SS172 dei Trulli	Lavori di costruzione del tronco: Casamassima-Putignano	35.000,0	35.000,0	-	2009
TOTALE		248.450,0	248.450,0	-	

Fonte: Piano investimenti Anas 2007-2011

Infine, sono 3 gli interventi in area di inseribilità sul territorio pugliese per 416,3 milioni di euro.

PIANO INVESTIMENTI ANAS 2007-2011: OPERE INFRASTRUTTURALI DI NUOVA REALIZZAZIONE IN PUGLIA - Area di inseribilità - valori in migliaia di euro

Intervento	Oggetto	Costo	Risorse disponibili	Risorse da reperire	Appaltabilità
SS7 VIA Appia	Progetto dei lavori per il completamento del tronco Massafra-Matera: 2° lotto	237.510,3	-	237.510,3	2011
SS172 dei Trulli	Lavori di adeguamento al tipo IV CNR del tronco Putignano-Alberobello	97.046,6	-	97.046,6	2011
SS172 dei Trulli	Progetto dei lavori per l'ammodernamento planoaltimetrico della SS172 Locorotondo-Fasano	81.724,0	-	81.724,0	2011
TOTALE		416.281,0	-	416.281,0	

Fonte: Piano investimenti Anas 2007-2011

Analogamente a quanto accaduto nel 2007, anche per l'anno in corso è in via di approvazione definitiva un Contratto di Programma formulato sulla base degli interventi programmati per tale anno.

Il Contratto prevede il finanziamento di interventi ordinari, al netto della manutenzione ordinaria, per 2.309 milioni di euro, dei quali 569 milioni di euro per opere di manutenzione straordinaria e di sicurezza stradale.

In Puglia nel 2008 l'Anas prevede di appaltare 3 nuovi interventi per 87,3 milioni di euro.

**CONTRATTO DI PROGRAMMA 2008: OPERE INFRASTRUTTURALI DI NUOVA REALIZZAZIONE
PREVISTE IN PUGLIA - valori in migliaia di euro**

Intervento	Oggetto	Costo	Risorse disponibili (*)	Risorse da reperire
SS 100 di Gioia del Colle (**)	Tronco Bari-Taranto-Vompletamento funzionale e messa in sicurezza tra il km 7+200 ed il km 44+500	28.307,6	27.300,0	1.007,6
SS89 Garganica	Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo - 1° stralcio - e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno	44.000,0	44.000,0	-
SS16 Adriatica	Lavori di completamento delle aste di collegamento tra la SS 15 "Adriatica" e la litoranea a nord e a sud di Molfetta e a sud di Giovinazzo tra il km 774+200 e il km 785+600	14.970,0	14.970,0	-
TOTALE		87.277,6	86.270,0	1.007,6

(*) Si tratta dei fondi dell'Anas e delle risorse aggiuntive comunitarie e regionali

(**) Intervento ex appaltabilità 2007

Fonte: Piano investimenti Anas 2007-2011

Contratto di programma RFI 2007-2011 – Aggiornamento 2008

La strumento di programmazione degli investimenti delle Ferrovie dello Stato è il Contratto di Programma tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Rete Ferroviaria Italiana Spa (Rfi), e lo Stato.

Il Contratto di Programma 2007-2011 è stato approvato dal Cipe il 20 luglio 2007, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e da Rfi il 31 ottobre 2007 e, infine, registrato dalla Corte dei Conti il 28 dicembre 2007.

La normativa prevede un aggiornamento annuale del documento programmatico, da effettuare entro gennaio, al fine di tener conto delle ulteriori risorse finanziarie rese disponibili dalla Legge Finanziaria e da eventuali leggi ad essa collegate.

Per l'anno in corso, l'aggiornamento 2008 al Contratto di Programma RFI è stato approvato ed è attualmente in attesa della registrazione della Corte dei Conti.

Le nuove disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 3.158 milioni di euro, e comprendono 1.035 milioni di euro destinati ad interventi ferroviari dal decreto 159/2007 di ripartizione dell'extragetto fiscale, 1.649 milioni di fondi europei 2007-2013 per le aree in ritardo di sviluppo e i restanti 472 milioni comprendono, per lo più, fondi per le reti transeuropee e fondi regionali.

Complessivamente i nuovi fondi consentiranno di attivare nel 2008 investimenti per 4.726 milioni di euro suddivisi in nuove opere, manutenzione, interventi tecnologici e progettazione.

Il Contratto contiene in allegato l'elenco analitico degli investimenti previsti nel periodo di riferimento suddivisi in quattro tabelle di opere con diversi gradi di priorità:

- investimenti per opere in corso (tabella A);
- investimenti di natura programmatica che comprendono investimenti prioritari (tabella B), altre opere da realizzare (tabella C) e opere di completamento del piano, la cui realizzazione è prevista oltre il 2011 (tabella D).

In Puglia, senza considerare gli interventi di manutenzione e le spese per tecnologie e acquisto di materiale rotabile, è previsto il completamento di 9 interventi in corso, tra realizzazioni e progettazioni, per un valore complessivo di 3.036 milioni di euro.

Le risorse disponibili coprono oltre l'86% del costo complessivo, quelle da reperire, pari a 421 milioni di euro, saranno a carico della competenza 2008.

In particolare si evidenzia la progettazione del raddoppio Apice-Orsara di Puglia e della bretella di Foggia sulla linea ad Alta Capacità Napoli-Bari nonché il potenziamento infrastrutturale /tecnologico Caserta-Foggia.

CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2007-2011: OPERE IN CORSO IN PUGLIA
Rete convenzionale e rete Alta Capacità - valori in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse disponibili	Risorse da reperire	Coperture di competenza a legislazione vigente					Totale periodo
				2007	2008	2009	2010	2011	
Nodo di Bari: Bari nord e Bari sud - FASE	398,0	-	398,0	-	398,0	-	-	-	398,0
Sistemazione Nodo di Bari	160,0	160,0	-	-	-	-	-	-	-
Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Cancellone-Benevento e Bretella di Foggia (nell'arco di Piano solo progettazione)	391,0	391,0	-	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bari-Taranto	496,0	496,0	-	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Pescara-Bari	501,0	478,0	23,0	-	23,0	-	-	-	23,0
Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	228,0	228,0	-	-	-	-	-	-	-
Elettrificazione della linea Taranto-Brindisi	15,0	15,0	-	-	-	-	-	-	-
Rete Alta capacità Napoli-Bari: raddoppio Apice Orsara (nell'arco di Piano solo Progettazione)	297,0	297,0	-	-	-	-	-	-	-
Rete Alta capacità: potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (escluso nell'arco di Piano il raddoppio tratta Orsara-Bovino)	550,0	550,0	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	3.036,0	2.615,0	421,0	-	421,0	-	-	-	421,0

Fonte: Contratto di Programma RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2008

In merito alle opere previste in via esclusivamente programmatica, in Puglia si evidenzia l'avvio della realizzazione della linea ad Alta Capacità Napoli-Bari e il completamento del Nodo di Bari per un volume complessivo di investimenti pari a oltre 3.400 milioni di euro.

CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2007-2011: OPERE PRIORITARIE DA AVVIARE IN PUGLIA
Rete convenzionale e rete Alta Capacità - valori in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse disponibili	Risorse da reperire	Coperture di competenza a legislazione vigente					Totale periodo
				2007	2008	2009	2010	2011	
Rete convenzionale Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Cancellone-Benevento e bretella di Foggia (Realizzazione)	1.099,0	-	1.099,0	-	-	-	1.099,0	-	1.099,0
Rete Alta capacità Napoli-Bari: raddoppio Apice-Orsara (nell'arco di Piano realizzazione)	1.913,0	-	1.913,0	-	-	-	-	1.913,0	1.913,0
TOTALE	3.012,0	-	3.012,0	-	-	-	1.099,0	1.913,0	3.012,0

Fonte: Contratto di Programma RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2008

CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2007-2011: ALTRE OPERE DA REALIZZARE IN PUGLIA
Rete convenzionale e rete Alta Capacità - valori in milioni di euro

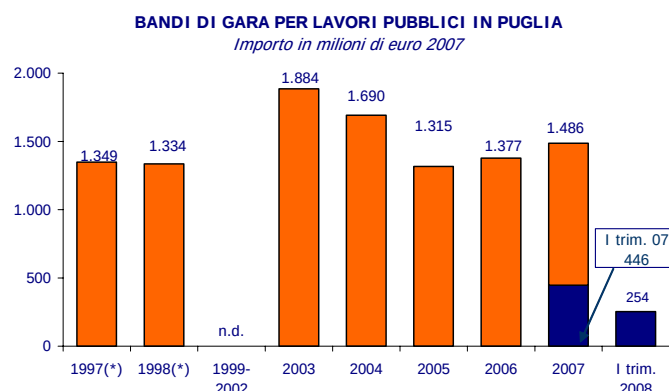
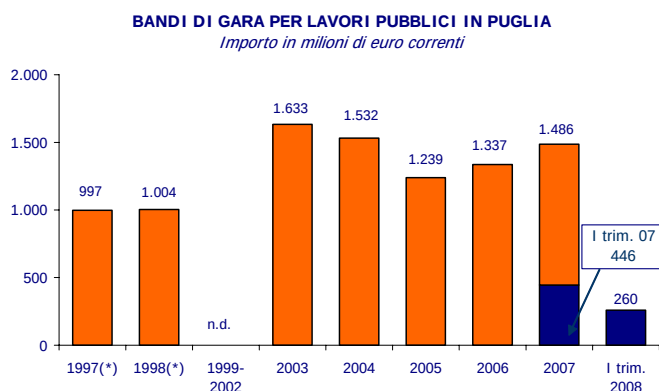
Intervento	Costo	Risorse disponibili	Risorse da reperire	Coperture di competenza a legislazione vigente					Totale periodo
				2007	2008	2009	2010	2011	
Nodo di Bari: Bari nord e Bari sud - completamento	406,0	-	406,0	-	-	-	406,0	-	406,0
Rete alta Capacità: potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (solo realizzazione raddoppio Orsara-Bovino)	nd	nd	nd						
TOTALE	406,0	-	406,0	-	-	-	406,0	-	406,0

Fonte: Contratto di Programma RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2008

BANDI DI GARA PER OPERE PUBBLICHE IN PUGLIA

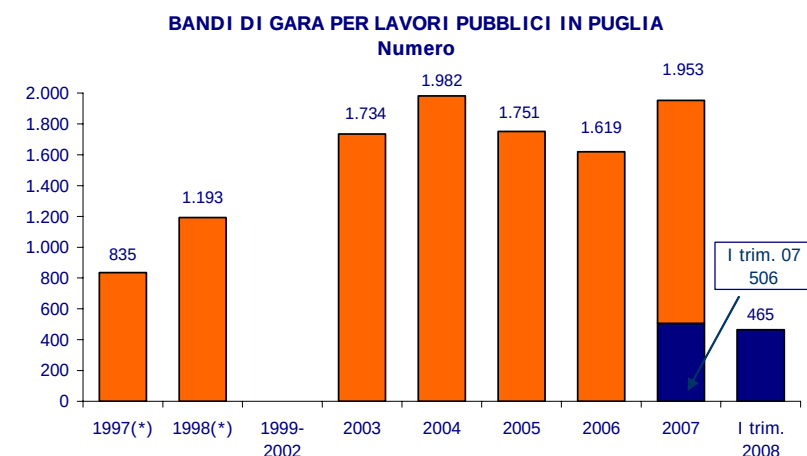
In Puglia negli ultimi 4 anni i bandi di gara per opere pubbliche hanno subito una riduzione del valore.

Complessivamente dal 2003 al 2007 l'importo dei lavori posti in gara è diminuito del 9,0% in termini nominali pari al 21,1% in termini reali (per l'Italia nello stesso periodo si registra una flessione del 15,1% in termini nominali, pari al 26,4% in termini reali).



(*) Vecchia Serie Ance Teledil
Elaborazione Ance su dati Infoplus

Il **numero dei bandi**, invece, è aumentato nello stesso periodo di tempo facendo registrare una crescita del 12,6% (in Italia -26,9%).



(*) Vecchia Serie Ance Teledil
Elaborazione Ance su dati Infoplus

BANDI DI GARA PER LAVORI PUBBLICI IN PUGLIA

Importi in milioni di euro

Anni	Numero	Importo	
		Milioni correnti	Milioni 2007
2003	1.734	1.633	1.884
2004	1.982	1.532	1.690
2005	1.751	1.239	1.315
2006	1.619	1.337	1.377
2007	1.953	1.486	1.486
Gennaio-marzo 2007	506	446	446
Gennaio-marzo 2008	465	260	254
Var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente			
2004	14,3	-6,2	-10,3
2005	-11,7	-19,1	-22,2
2006	-7,5	7,9	4,7
2007	20,6	11,1	7,9
2007/2003	12,6	-9,0	-21,1
Gennaio-marzo 2008	-8,1	-41,7	-43,1

Elaborazione Ance su dati Infolpus

L'andamento dei bandi di gara in Puglia è stato caratterizzato da una riduzione, in valore, negli anni 2004 e 2005 (-6,2% e -19,1%) e da una ripresa nei due anni successivi del (+7,9% nel 2006 e +11,1% nel 2007).

In Puglia, come già detto, tra il 2003 ed il 2007, il numero dei bandi è complessivamente aumentato del 12,6%.

Hanno contribuito alla crescita gli incrementi del 14,3% del 2004 e soprattutto il risultato fatto registrare nel 2007 (+20,6% rispetto al 2006); il biennio 2005-2006 è stato, invece, caratterizzato da flessioni rispettivamente dell'11,7% e del 7,5%.

Nella regione Puglia i primi risultati riferiti ai **primi 3 mesi del 2008** (465 gare, per un valore di 260 milioni di euro) indicano flessioni nel numero e nel valore dei bandi posti in gara.

Rispetto al primo trimestre del 2007 il numero dei bandi è diminuito dell'8,1% e l'importo complessivo si è ridotto del 41,7% in termini nominali (-43,1% a prezzi costanti).

Nel 2007 nella regione Puglia aumentano in numero ed in valore tutte classi di importo con l'eccezione di quella di importo compreso tra i 50 ed i 75 milioni di euro (- 50% in numero e -53,4% in valore) e di quella di importo tra 1 e 6,2 milioni di euro (-2,2% in valore).

Le gare per lavori di importo fino ad 1 milione di euro crescono, rispetto al 2006, del 24,6% in valore e quelle tra 6,2 e 18,6 milioni di euro del 13,9%. In aumento anche i bandi di importo tra 18,6 e 50 milioni di euro (+16,0% in valore).

La gara più rilevante del 2007 è relativa alla costruzione e gestione in project financing di un impianto di smaltimento rifiuti, per un valore complessivo 75,4 milioni di euro bandito dal Comune di Andria (Bari).

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI DI IMPORTO IN PUGLIA
Importi in milioni di euro correnti

Classi d'importo (Euro)	2003		2004 ^(*)		2005 ^(**)		2006		2007		Gennaio-marzo 2008	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Fino a 1.000.000	1.556	324	1.734	399	1.515	383	1.379	381	1.694	474	418	113
1.000.001 - 6.197.000	139	302	228	475	209	441	209	469	224	459	42	84
6.197.001 - 18.592.000	26	301	11	126	23	253	25	235	27	268	4	43
18.592.001 - 50.000.000	12	316	6	158	3	81	4	132	6	154	1	20
50.000.001 - 75.000.000	-	-	1	53	-	-	2	120	1	56	-	-
75.000.001 - 100.000.000	-	-	-	-	1	81	-	-	1	75	-	-
oltre 100.000.000	1	390	2	322	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	1.734	1.633	1.982	1.532	1.751	1.239	1.619	1.337	1.953	1.486	465	260

(*) Il numero e l'importo complessivo dei bandi nel 2004 nella regione Puglia non comprende il seguente avviso in quanto non ripartibili territorialmente:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa: Progettazione e realizzazione del Sottosistema di Terra (SST) del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) - fase 2 b, per l'affidamento di n. 3 Accordi Quadro ed n. 1 contratto, relativi ai seguenti lotti: lotto n. 3 - interventi su tratti di linea ricadenti nella giurisdizione territoriale dei Compartimenti ferroviari di Venezia, Bologna e Bari (64,4 milioni di euro);

(**) Il numero e l'importo complessivo dei bandi nel 2005 nella regione Puglia non comprendono i seguenti avvisi in quanto non ripartibili territorialmente:

- Italferr Spa: Affidamento di appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Caserta - Foggia nel tratto tra le prog. Km 29+150,00 e Km 42+035,65 (233 milioni di euro);

- Grandi Stazioni Spa: Appalto Integrato stazioni di Napoli C.le, Bari C.le e Palermo C.le. A) Affidamento delle attività di progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento funzionale degli edifici di stazione e delle opere infrastrutturali complementari relativi alle stazioni ferroviarie di Bari e Palermo. B) affidamento delle attività di progettazione esecutiva ed esecuzione delle opere infrastrutturali complementari agli edifici di stazione relativi alla stazione di Napoli (60 milioni di euro).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

Nei primi 3 mesi del 2008, invece, si rileva una diminuzione generalizzata per tutte le fasce di importo.

Nel primo trimestre del 2008 tutte le classi di importo sono interessate da flessioni tendenziali in termini di numero e di importo con tassi di decremento più forti al salire del taglio delle opere.

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI DI IMPORTO IN PUGLIA
Var. % rispetto all'anno precedente

Classi d'importo (Euro)	2004 ^(*)		2005 ^(**)		2006		2007		Gennaio-marzo 2008	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Fino a 1.000.000	11,4	23,2	-12,6	-4,2	-9,0	-0,5	22,8	24,6	-3,5	-0,4
1.000.001 - 6.197.000	64,0	57,2	-8,3	-7,1	0,0	6,4	7,2	-2,2	-30,0	-28,2
6.197.001 - 18.592.000	-57,7	-58,2	109,1	100,6	8,7	-6,9	8,0	13,9	-50,0	-47,1
18.592.001 - 50.000.000	-50,0	-50,1	-50,0	-48,4	33,3	62,7	50,0	16,0	-80,0	-85,3
50.000.001 - 75.000.000	n.s.	n.s.	-100,0	-100,0	n.s.	n.s.	-50,0	-53,4	n.s.	n.s.
75.000.001 - 100.000.000	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	-100,0	-100,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
oltre 100.000.000	100,0	-17,5	-100,0	-100,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Totale	14,3	-6,2	-11,7	-19,1	-7,5	7,9	20,6	11,1	-8,1	-41,7

(*) Vedi nota tabella precedente; (**) Vedi nota tabella precedente

Elaborazione Ance su dati Infoplus

L'analisi della **struttura del mercato dei lavori pubblici nella regione Puglia** consente di evidenziarne alcuni tratti caratterizzanti.

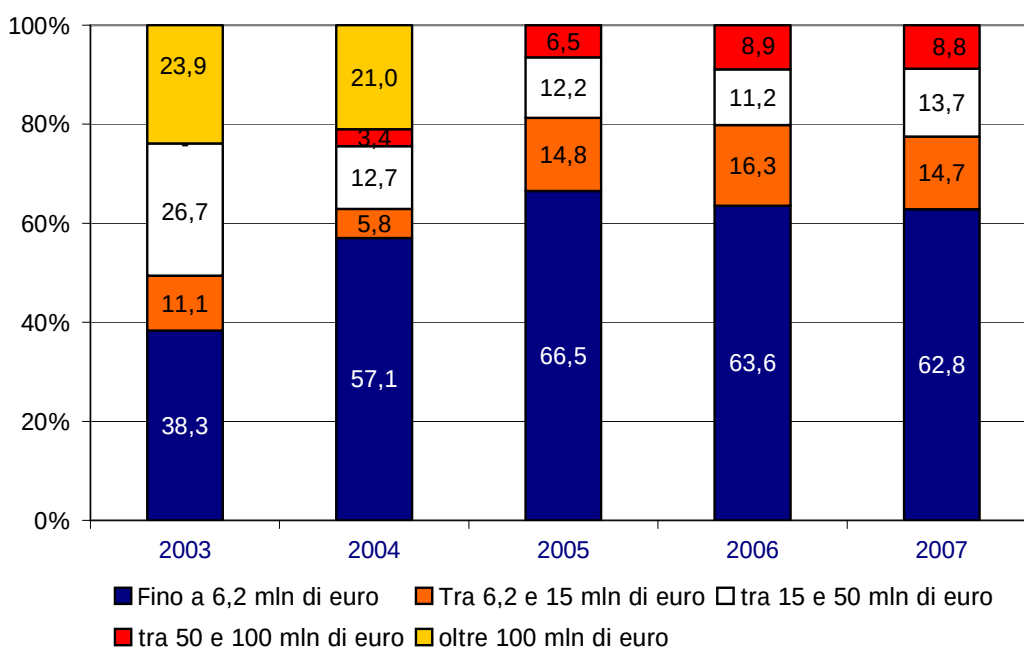
Nel biennio 2003-2004 i bandi di importo superiore ai 100 milioni di euro rappresentavano rispettivamente il 23,9% nel 2003 ed il 21,0% nel 2004. Nell'ultimo triennio 2005-2007 non sono presenti gare in tale classe dimensionale.

La quota dei **lavori di importo compreso tra 50 e 100 milioni di euro** è aumentata passando dal 3,4% del 2004 a circa il 9% del biennio 2006-2007.

A spiegare queste percentuali nel 2006 sono due gare relative rispettivamente alla realizzazione del collegamento ferroviario dell'Aerostazione di Bari - Palese con l'Area Metropolitana di Bari (56 milioni di euro - Ferrotramviaria- Ferrovia del Nord Barese S.P.A) ed all'appalto integrato per ampliamento del porto commerciale marittimo di Molfetta (64 milioni di euro - Comune di Molfetta).

Anche nel 2007 sono due le gare che ricadono in questa classe dimensionale, una è relativa all'impianto di smaltimento di rifiuti, già citato, del Comune di Andria da 75 milioni di euro e l'altra è una gara dell'Anas per i lavori di ammodernamento sulla SS 16 "Adriatica" - tronco Maglie - Otranto (56 milioni di euro).

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI DI IMPORTO IN PUGLIA
Composizione % del valore



Elaborazione Ance su dati Infoplus

Tra il 2003 ed il 2007 si registra anche un forte ridimensionamento della **quota dei lavori tra 15 e 50 milioni di euro** che è passata dal 26,7% nel 2003 ad una quota compresa tra l'11 ed il 14% degli anni successivi.

I lavori di importo compreso tra i 6,2 ed i 15 milioni di euro, dopo che il loro peso era passato dall'11,1% del 2003 al 5,8 nel 2004, nell'ultimo triennio si attestano mediamente ad una quota del 15% del mercato.

I bandi di gara fino a 6,2 milioni di euro dal 2003 al 2005 vedono progressivamente aumentare la loro quota percentuale passando dal 38,3% del 2003, al 57,1% del 2004, al 66,5% nel 2005.

Nell'ultimo biennio 2006-2007, pur registrando una diminuzione della loro incidenza rispetto al picco del 2005, continuano ad occupare una quota preponderante del mercato dei lavori pubblici regionali (63,6% nel 2006 e 62,8% nel 2007).

IL MERCATO DEL PROJECT FINANCING IN ITALIA ED IN PUGLIA

Il mercato del project financing in Italia

Dalla sua introduzione nell'ordinamento italiano, la finanza di progetto ha mostrato importanti potenzialità di crescita quale strumento a disposizione delle Amministrazioni pubbliche nell'opera di adeguamento infrastrutturale del territorio.

E', però, con le modifiche apportate alla Legge Quadro sui lavori pubblici dalla legge 166/2002 che la finanza di progetto ha mostrato una crescita costante e significativa nel mercato dei lavori pubblici in Italia.

L'introduzione di una seconda scadenza accanto a quella del 30 giugno, la soppressione dell'obbligo di appaltare il 30% minimo dei lavori, il superamento del durata massima dei 30 anni delle concessioni, la soppressione del limite del 50% al contributo massimo concedibile, la possibilità di realizzare opere fredde e, infine, l'introduzione del diritto di prelazione a vantaggio del Promotore, hanno offerto un quadro favorevole all'iniziativa privata, che si è tradotto in un aumento costante e significativo del peso della finanza di progetto, nelle due forme ad iniziativa pubblica e privata, sul complesso delle opere pubbliche.

Dal 2003 ad oggi sono state bandite in Italia circa 1.600 gare in project financing, per valore complessivo di 21.201 milioni di euro, dei quali 12.039 per gare ad iniziativa privata e 9.162 ad iniziativa pubblica.

Dal 2003 al 2007 - con la sola eccezione del 2004 - la quota di tali forme di partenariato sul complesso dei lavori pubblici ha mostrato un andamento crescente, passando dal 13,9% del 2003, al 16,1% del 2005, al 20,6% del 2006 e al 15,7% del 2007.

Anche gli **ultimi dati relativi ai primi tre mesi del 2008** indicano la pubblicazione di 87 gare per un valore di 785 milioni euro, pari al 15,4% di tutte le gare per opere pubbliche pubblicate in Italia nello stesso periodo.

Nel dato complessivo delle gare in finanza di progetto una parte rilevante è costituita da alcuni interventi che incidono in modo significativo sulla dimensione del mercato e, di conseguenza, sul peso che la finanza di progetto ha sul complesso delle opere pubbliche in Italia.

Al fine di comprendere la reale consistenza di tale mercato si è proceduto a depurare il dato dalle maxi gare di importo superiore ai 500 milioni di euro.

In questo modo si può osservare come la finanza di progetto abbia un ruolo significativo e costante sul mercato dei lavori pubblici anche al netto dei grandi interventi, passando dal 9,8% del 2003 al 7,5% del 2004 (unico anno in flessione), al 9,7% del 2005, al 10,9% del 2006 fino al 13,4% del 2007.

**INCIDENZA DEL MERCATO DEL PROJECT FINANCING (°)
SULLE GARE IN OPERE PUBBLICHE IN ITALIA - milioni di euro**

ANNO 2003			ANNO 2004		
Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)	Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)
Bandi opere pubbliche	31.627	26.667	Bandi opere pubbliche	32.107	28.257
Gare di project financing ^(°)	4.397	2.618	Gare di project financing ^(°)	2.124	2.124
Incidenza % gare PF/gare OOPP	13,9 %	9,8 %	Incidenza % gare PF/gare OOPP	6,6 %	7,5 %
^(°°) Per i bandi di project financing l'importo è considerato al netto di: - Autostrada Asti - Cuneo (1.779,4 milioni di euro). Per i bandi di opere pubbliche l'importo è considerato al netto di: - Aut. Salerno-Reggio Calabria maxi lotto n. 5 (877,7 mln); - Aut. Salerno-Reggio Calabria maxi lotto n. 6 (507,8 mln); - Passante di Mestre (596,6 mln); - Aut. Catania - Siracusa (564,9 mln); - Nodo integrato di Palermo (623,8 mln)			^(°°) Per i bandi di project financing non risultano gare di importo superiore ai 500 milioni di euro. Per i bandi di opere pubbliche l'importo è considerato al netto di: - Statale Jonica 106 - Magalotto 2 - tratto 4 (552,8 mln); - Aut. Salerno-Reggio Calabria maxi lotto n. 2 (789,1 mln); - Quadrilatero Umbria Marche: I° maxi lotto (1.174,5 mln); - Quadrilatero Umbria Marche: II° maxi lotto (716,8 mln); - Potenziamento Nodo ferroviario di Torino (616,9 mln).		
ANNO 2005			ANNO 2006		
Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)	Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)
Bandi opere pubbliche	31.412	26.388	Bandi opere pubbliche	26.126	22.267
Gare di project financing ^(°)	5.073	2.559	Gare di project financing ^(°)	5.382	2.438
Incidenza % gare PF/gare OOPP	16,1 %	9,7 %	Incidenza % gare PF/gare OOPP	20,6 %	10,9 %
^(°°) Per i bandi di project financing l'importo è considerato al netto di: - Centrale elettrica del Sulcis (1.248 mln); - Aut. Cremona - Mantova sud (762,2 mln); - Linea 5 della metropolitana di Milano (503,1 mln). Per i bandi di opere pubbliche l'importo risulta calcolato al netto di: - Linea C della Metropolitana di Roma (2.511 mln);			^(°°) Per i bandi di project financing l'importo è considerato al netto di: - Metro di Milano Linea 4 - Lorenteggio-Sforza Policlinico (788,7 mln); - Aut. Pedemontana Veneta (2.155 mln). Per i bandi di opere pubbliche l'importo risulta calcolato al netto di: - Passante Ferroviario e stazione AV/AC di Firenze (915,3 mln).		
ANNO 2007					
Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)			
Bandi opere pubbliche	26.850	24.633			
Gare di project financing ^(°)	4.225	3.292			
Incidenza % gare PF/gare OOPP	15,7 %	13,4 %			
^(°°) Per i bandi di project financing l'importo è considerato al netto di: - Autostrada regionale direttrice Broni-Pavia-Mortara (932,6 mln); Per i bandi di opere pubbliche l'importo risulta calcolato al netto di: - Autostrada SA-RC Macrolotto 3° - parte 2 (502,8 mln); - Tangenziale di Como (lotto 1°), Tangenziale di Varese (lotto 1°), e della tratta A8-A9 del collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese- Valico del Gaggiolo (781,2 milioni).					

(°) Il dato prende in considerazione sia le gare ai sensi della procedura del promotore, sia quelle per concessioni di costruzione e gestione.

Elaborazione Ance su dati Infoplus ed Infopieffe

Confrontando l'evoluzione delle gare in finanza di progetto sulle gare in opere pubbliche dal 2003 al 2007 si colgono chiaramente alcune tendenze.

Se da lato, in questi anni, c'è stato un ricorso sempre maggiore alle procedure della finanza di progetto per realizzare grandi e grandissime infrastrutture come metropolitane, autostrade o ospedali, al tempo stesso si è verificato un consolidamento di un mercato fatto di opere puntuali di dimensione piccola e media

come parcheggi, impianti sportivi, operazioni di riqualificazione urbana e cimiteri.

GARE DI FINANZA DI PROGETTO IN ITALIA
Importi in Milioni di euro

Procedura	2003		2004		2005		2006		2007		Totale	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Gare su proposta del promotore	99	1.175	132	1.107	125	2.842	126	3.704	142	3.212	624	12.039
Gare di concessione di costruzione e gestione	154	3.223	276	1.017	191	2.231	166	1.677	181	1.013	968	9.162
Totale gare di finanza di progetto	253	4.397	408	2.124	316	5.073	292	5.382	323	4.225	1.592	21.201
Esclusi bandi oltre i 500 milioni di euro (*)	252	2.618	408	2.124	314	2.559	290	2.438	322	3.292	1.586	13.032

(*) I bandi di project financing del 2003 sono considerati al netto della gara Autostrada Asti - Cuneo (1.779,4 milioni di euro).

I bandi di project financing del 2005 sono considerati al netto delle gare per la Centrale elettrica del Sulcis (1.248 mln), per l'Aut. Cremona - Mantova sud (762,2 mln) e della Linea 5 della metropolitana di Milano (503,1 mln).

I bandi di project financing del 2006 sono considerati al netto delle gare per la Metro di Milano Linea 4 - Lorenteggio-Sforza Policlinico (788,7 mln) e per l'Aut. Pedemontana Veneta (2.155 mln).

I bandi di project financing del 2007 sono considerati al netto delle gare per l'Autostrada regionale direttrice Broni-Pavia-Mortara (932,6 mln)

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Inoltre negli ultimi anni le amministrazioni pubbliche hanno mostrato una preferenza crescente per la procedura del promotore.

Tale orientamento non ha riguardato solo le opere di minore dimensione, ma anche grandi opere a rete.

L'Anas, ad esempio ha scelto di realizzare con la procedura ad iniziativa privata quattro tratte autostradali inserite nel programma della Legge Obiettivo, per un investimento complessivo di quasi 4 miliardi di euro.

Allo stesso tempo le gare di concessione di costruzione e gestione, pur avendo riguardato alcuni bandi di importo rilevante, sono state rivolte sempre di più ad interventi di minore dimensione.

Passando ad analizzare l'andamento della finanza di progetto nel 2007 vediamo che, ancora una volta, si registra un bilancio positivo, confermando il ruolo di primo piano assunto dai soggetti privati nel finanziamento di opere pubbliche e di pubblica utilità.

Le gare pubblicate con le procedure della finanza di progetto nel 2007 sono state 323, per un valore di 4.225 milioni di euro e rappresentano il 15,7% di tutti i bandi per opere pubbliche posti in gara in Italia nello stesso periodo.

Tale incidenza, come si è visto, è il risultato di un trend crescente che ha caratterizzato la finanza di progetto fin dalla sua introduzione nell'ordinamento italiano.

Il 2007, nel confronto con il 2006, mostra una diminuzione complessiva del 21,5% in termini di valore, ma escludendo i maxi interventi di importo superiore ai 500 milioni di euro, si può valutare un incremento del 35%.

Nel 2006, infatti, sul valore complessivo delle gare per interventi in project financing pesa la presenza di due interventi di grandi dimensioni, quali la linea 4 della metropolitana di Milano e l'autostrada Pedemontana Veneta, entrambi superiori ai 500 milioni di euro. In valore, la somma di queste opere rappresenta il 55% delle gare in finanza di progetto bandite nell'anno considerato.

GARE DI FINANZA DI PROGETTO IN ITALIA
Variazione% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente

Procedura	2004		2005		2006		2007	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Gare su proposta del promotore	33,3	-5,8	-5,3	156,8	0,8	30,4	12,7	-13,3
Gare di concessione di costruzione e gestione	79,2	-68,4	-30,8	119,3	-13,1	-24,8	9,0	-39,6
Totale gare di finanza di progetto	61,3	-51,7	-22,5	138,8	-7,6	6,1	10,6	-21,5
Esclusi bandi oltre i 500 milioni di euro ^(*)	61,9	-18,9	-23,0	20,5	-7,6	-4,7	11,0	35,0

(*) I bandi di project financing del 2003 sono considerati al netto della gara Autostrada Asti - Cuneo (1.779,4 milioni di euro).

I bandi di project financing del 2005 sono considerati al netto delle gare per la Centrale elettrica del Sulcis (1.248 mln), per l'Aut. Cremona - Mantova sud (762,2 mln) e della Linea 5 della metropolitana di Milano (503,1 mln).

I bandi di project financing del 2006 sono considerati al netto delle gare per la Metro di Milano Linea 4 - Lorenteggio-Sforza Policlinico (788,7 mln) e per l'Aut. Pedemontana Veneta (2.155 mln).

I bandi di project financing del 2007 sono considerati al netto delle gare per l'Autostrada regionale direttrice Broni-Pavia-Mortara (932,6 mln)

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Ad influire sul valore complessivo del 2007 è, invece, la gara per la realizzazione dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara (932,6 milioni di euro).

I risultati raggiunti fino al 2007 dalla finanza di progetto possono essere illustrati attraverso una suddivisione delle gare per classi di importo, che consente di individuare, in termini di valore, i tagli che maggiormente si prestano ad interventi in finanza di progetto e di isolare gli effetti delle gare di importo estremamente rilevante che per la dimensione rischiano di "alterare" la reale struttura del mercato.

In questo modo, è possibile notare come sia aumentata l'importanza degli **interventi compresi nella fascia tra i 6 e i 50 milioni di euro**, che rappresenta la dimensione media per interventi realizzabili in finanza di progetto.

Nel 2005 in questa fascia l'incidenza delle gare in finanza di progetto rispetto al mercato delle opere pubbliche era pari al 15,4%, mentre nel 2006 rappresentava una quota del 16,1% e nel 2007 è pari al 20,5%.

Per gli interventi di **importo compreso tra i 50 e i 500 milioni di euro**, nel 2007, il ricorso alle procedure della finanza di progetto avviene **nel 35,8% dei casi**, in linea con i risultati registrati nel 2006 (39,5%).

**FINANZA DI PROGETTO: RIPARTIZIONE PER CLASSI DI IMPORTO E
INCIDENZA SU BANDI PER OPERE PUBBLICHE IN ITALIA**

classi di importo	2005				2006				2007			
	Numero	Importo	Importo medio	Incid. % PF/OOPP	Numero	Importo	Importo medio	Incid. % PF/OOPP	Numero	Importo	Importo medio	Incid. % PF/OOPP
		milioni di euro				milioni di euro				milioni di euro		
Valore non disponibile	48	-	-		42	-			31	-		
Fino a 6.197.000	185	371	2,0	2,4	180	404	2,2	2,9	199	419	2,1	3,0
6.197.001-50.000.000	69	1.005	14,6	15,4	58	905	15,6	16,1	79	1.348	17,1	20,5
50.000.001-500.000.000	11	1.183	107,5	26,6	10	1.129	112,9	39,5	13	1.527	117,4	35,8
oltre 500.000.001	3	2.514	838,0	50,0	2	2.944	1.471,9	76,3	1	933	932,6	42,1
Totale	316	5.073	18,9	16,1	292	5.382	21,5	20,6	323	4.226	14,5	15,4
Totale al netto dei bandi con importo > 500 milioni	313	2.559	9,7	9,7	290	2.438	9,8	10,9	322	3.293	11,3	13,4

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Appare evidente, quindi, come al salire del taglio delle opere cresca l'importanza del contributo dei privati alla realizzazione delle opere, rispetto al mercato degli appalti tradizionali.

La **ripartizione** delle gare di finanza di progetto **per categoria di opera** consente di comprendere gli interventi per i quali si richiede maggiormente l'ausilio dei capitali privati.

Le tipologie di opere che presentano il numero più cospicuo di gare con la procedura del promotore nel 2007 sono i parcheggi (23), i cimiteri (21), gli impianti sportivi (16) e gli interventi di impiantistica varia¹² (16).

**GARE SU PROPOSTA DEL PROMOTORE
Ripartizione di alcune categorie di opere
Anno 2007 - Importi in milioni di euro**

Categorie di opere	Numero	Importo Minimo	Importo Medio	Importo Massimo
Parcheggi	23	1,0	6,9	16,5
Cimiteri	21	0,3	6,4	42,7
Impianti sportivi	16	0,7	9,6	35,8
Impiantistica varia	16	0,2	1,4	4,5
Reti gas	10	0,3	3,4	10,6
Riqualficazione	8	0,1	4,6	11,4

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Nella tabella a fianco per ogni categoria di opera è riportato il numero delle gare, ma anche il valore medio, il valore minimo ed il valore massimo degli interventi.

Questo, se da un lato consente di comprendere, attraverso l'importo medio, il taglio delle opere che si deci-

de di realizzare in finanza di progetto, al tempo stesso permette di evidenziare la forte oscillazione presente nella dimensione delle gare, come ad esempio nel caso dei cimiteri e degli impianti sportivi.

¹² Ricadono all'interno delle categoria **impiantistica varia** gli interventi che hanno ad oggetto la realizzazione e gestione degli impianti di illuminazione, le centrali di cogenerazione, i sistemi per il risparmio energetico, le reti di comunicazione a banda larga, le reti di teleriscaldamento, gli impianti eolici, ecc.

Tra le gare di concessione di costruzione e gestione, invece, si distinguono per numero di interventi banditi gli impianti sportivi (39), gli interventi di impiantistica varia (38), gli interventi di riqualificazione¹³ (11).

Analogamente a quanto rilevato per le gare su proposta del promotore anche nel caso delle gare su iniziativa pubblica si presenta una situazione di forte oscillazione degli importi delle gare per la medesima tipologia di opera.

GARE DI CONCESSIONE DI COSTRUZIONE E GESTIONE
Ripartizione di alcune categorie di opere
Anno 2007 - Importi in milioni di euro

Categorie di opere	Numero	Importo minimo	Importo medio	Importo massimo
Impianti sportivi	39	0,1	2,8	19,1
Impiantistica varia	38	0,1	8,7	60,0
Riqualificazione	11	0,6	6,4	28,3
Mercati, Commercio	10	0,1	2,2	9,2
Trattamento Rifiuti	9	0,1	13,4	75,5

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Anche i **primi dati riferiti ai primi tre mesi del 2008** indicano il proseguimento del buon andamento del mercato della finanza di progetto con la pubblicazione di **87 gare per un valore di 785 milioni euro, pari al 15,4% di tutte le gare per opere pubbliche** pubblicate in Italia nello stesso periodo.

Rispetto al primo trimestre 2007, infatti, si registra una crescita del numero e del valore degli interventi posti in gara, rispettivamente del 7,4% e del 5,7%.

Andando ad analizzare le singole procedure, però, si osserva che tale risultato è la sintesi un andamento diversificato per le gare su proposta del promotore e per quelle di concessione di costruzione e gestione.

Le gare su proposta del promotore nei primi tre mesi del 2008 sono 38, per un valore di 226 milioni di euro.

Rispetto allo stesso periodo del 2007 a fronte di un uguale numero di gare pubblicate, si rileva una flessione in termini di valore del 60%.

Rallentamento da collegare, come spiegheremo più avanti dettagliatamente, alla soppressione del diritto di prelazione a seguito delle modifiche del Codice dei Contratti Pubblici da parte del decreto legislativo 113/2007.

La gara più rilevante per importo è quella del Comune di Salsomaggiore Maggiore per la riqualificazione e gestione delle attività ricettive-termali (25 milioni di euro).

¹³ Ricadono all'interno delle categoria **riqualificazione** gli interventi che hanno ad oggetto la riqualificazione di aree urbane, di edifici oppure il recupero di aree industriali, ecc.

Le gare di concessione di costruzione e gestione sono 49 per un valore di 559 milioni di euro; nel primo trimestre del 2007 le gare erano 43, per un valore di 181 milioni di euro.

Sul valore dei bandi di concessione di costruzione dei primi tre mesi del 2008 incide la presenza della gara per la costruzione di un termovalorizzatore nella provincia di Salerno (400 milioni di euro).

Ma la vivacità del mercato non è osservabile solo dalle gare bandite, ma anche, e soprattutto, nel **numero e nel valore delle aggiudicazioni** che, nel corso degli anni, sono state compiute.

Dal 2003 al 2007 sono state aggiudicate 811 gare, per un totale di 15.985 milioni di euro.

Di queste 477 gare, per 10.766 milioni, hanno riguardato aggiudicazioni a seguito di procedura del promotore, mentre 334, per complessivi 5.216 milioni, hanno riguardato procedure di concessione di costruzione e gestione.

AGGIUDICAZIONI DELLE GARE DI FINANZA DI PROGETTO IN ITALIA
Importi in Milioni di euro

Aggiudicazioni	2003		2004		2005		2006		2007		Totale	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Gare su proposta del promotore	82	2.453	128	1.103	120	1.473	60	1.254	87	4.483	477	10.766
Gare di concessione di costruzione e gestione	20	264	75	923	127	2.620	53	1.006	59	402	334	5.216
Totale gare aggiudicate in finanza di progetto	102	2.717	203	2.026	247	4.093	113	2.260	146	4.886	811	15.982

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Nel corso del 2007 sono state aggiudicate complessivamente 146 gare, 87 con la procedura del promotore, per un valore di 4.483 milioni di euro e 59 con la concessione di costruzione e gestione, per un importo di 402 milioni di euro.

Tra le gare più rilevanti aggiudicate, nel 2007, con la procedura del promotore si segnalano quella relativa alla Pedemontana Veneta (2.391 milioni di euro), ai quattro ospedali toscani (421 milioni di euro) ed infine l'affidamento da parte di Infrastrutture Lombarde Spa dell'autostrada regionale Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona-Mantova (762,2 milioni di euro).

Da notizie giornalistiche si è appreso che la Regione Veneto a fine gennaio ha deciso, in via cautelativa, di sospendere la firma del contratto di concessione a favore dell'Ati guidata da Impregilo per attendere la pronuncia del TAR Veneto sul ricorso presentato dal Consorzio SIS-Itinere.

Tra le gare aggiudicate di concessione di costruzione e gestione sono da menzionare quella Comune di Bari per un intervento complesso nel quartiere San Paolo (49,9 milioni di euro), quella per il completamento dell'edificio della regione Emilia Romagna (53,5 milioni di euro) e quella per l'intervento di riqualificazione urbana nell'area dell'ex stazione di Pescara (54 milioni di euro).

I dati riferiti ai primi tre mesi del 2008 indicano 49 gare aggiudicate, 29 con la procedura ad iniziativa privata per 217 milioni di euro e 20 con la procedura ad iniziativa pubblica.

Le gare più rilevanti aggiudicate in questa prima parte dell'anno con la procedura del promotore hanno riguardato l'ampliamento del cimitero urbano nel Comune di Latina nel Lazio (42 milioni di euro) ed interventi di completamento dell'Interporto della Val Pescara in Abruzzo (82 milioni di euro).

Con la concessione di costruzione e gestione la gara più importante per dimensione dell'importo aggiudicata ha riguardato la realizzazione di un Porto turistico in loc. Foce del Fiume Sieri in Calabria (11,9 milioni di euro).

Il mercato del project financing in Puglia

Anche in Puglia la finanza di progetto è apparsa in questi anni alle amministrazioni locali un utile strumento per rispondere alle esigenze del territorio.

Tra il 2003 ed il 2007 in Puglia sono state bandite 125 gare in project financing, per valore complessivo di 691 milioni di euro, dei quali 406 per gare ad iniziativa privata e 285 ad iniziativa pubblica.

GARE DI FINANZA DI PROGETTO IN PUGLIA
Importi in milioni di euro

Stato della procedura	2003		2004		2005		2006		2007		Totale	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Gare sulle proposte dei promotori	10	76,0	8	178,2	16	64,8	10	23	14	63,5	58	405,9
Concessione di costruzione e gestione	14	81,6	13	7,6	14	10,7	12	83	14	102,3	67	285,0
Totale gare di finanza progetto	24	157,6	21	185,8	30	75,5	22	106	28	166	125	691

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

La finanza di progetto, in questi anni, nonostante nella regione non siano stati realizzati maxi opere di importo superiore ai 500 milioni di euro, ha avuto un ruolo di rilievo sul mercato dei lavori pubblici locale, passando dal 9,7% del 2003, al 12,1% del 2004, al 6,1% del 2005, al 7,9% del 2006 fino al 11,2% del 2007.

Il valore elevato dell'incidenza nel 2004 è spiegabile con la presenza della gara relativa alla realizzazione della Piastra Portuale di Taranto, opera inserita nel programma della Legge Obiettivo (156,2 milioni di euro).

Il valore elevato dell'incidenza nel 2004 è spiegabile con la presenza della gara relativa alla realizzazione della Piastra Portuale di Taranto, opera inserita nel programma della Legge Obiettivo (156,2 milioni di euro).

**INCIDENZA DEL MERCATO DEL PROJECT FINANCING (°)
SULLE GARE IN OPERE PUBBLICHE IN PUGLIA - milioni di euro**

ANNO 2003			ANNO 2004		
Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)	Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)
Bandi opere pubbliche	1.633	1.633	Bandi opere pubbliche	1.532	1.532
Gare di project financing ^(*)	158	158	Gare di project financing ^(*)	186	186
Incidenza % gare PF/gare OOPP	9,7 %	9,7 %	Incidenza % gare PF/gare OOPP	12,1 %	12,1 %
ANNO 2005			ANNO 2006		
Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)	Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)
Bandi opere pubbliche	1.239	1.239	Bandi opere pubbliche	1.337	1.337
Gare di project financing ^(*)	75	75	Gare di project financing ^(*)	106	106
Incidenza % gare PF/gare OOPP	6,1 %	6,1 %	Incidenza % gare PF/gare OOPP	7,9 %	7,9 %
ANNO 2007					
Procedura	Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)			
Bandi opere pubbliche	1.486	1.486			
Gare di project financing ^(*)	166	166			
Incidenza % gare PF/gare OOPP	11,2 %	11,2 %			

^(*) Il dato prende in considerazione sia le gare ai sensi della procedura del promotore, sia quelle per concessioni di costruzione e gestione.

Elaborazione Ance su dati Infoplus ed Infopieffe

Nel 2007 le gare pubblicate nella Regione con le procedure della finanza di progetto sono state 28, per un valore di 166 milioni di euro.

**GARE DI FINANZA DI PROGETTO IN PUGLIA
Variazioni % rispetto all'anno precedente**

Stato della procedura	2004		2005		2006		2007	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Gare sulle proposte dei promotori	-20,0	134,5	100,0	-63,6	-37,5	-64,0	40,0	172,0
Concessione di costruzione e gestione	-7,1	-90,7	7,7	40,3	-14,3	676,6	16,7	23,6
Totale gare di finanza progetto	-12,5	17,9	42,9	-59,4	-26,7	40,6	27,3	56,2

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Nel confronto con il 2006, si registra una crescita complessiva in termini di numero e di valore delle gare di project financing pari rispettivamente al 27,3% ed al 56,2%.

L'analisi per classi dimensionali consente di evidenziare che le gare in finanza di progetto nella regione Puglia, anche negli altri anni, hanno riguardato per la maggior parte opere piccole e medio-piccole.

**FINANZA DI PROGETTO: RIPARTIZIONE PER CLASSI DI IMPORTO E
INCIDENZA SU BANDI PER OPERE PUBBLICHE IN PUGLIA**

INCIDENZA SU BANDI PER OPERE PUBBLICHE IN PUGLIA												
classi di importo	2005				2006				2007			
	Numero	Importo	Importo medio	Incid. % PF/OOPP	Numero	Importo	Importo medio	Incid. % PF/OOPP	Numero	Importo	Importo medio	Incid. % PF/OOPP
		milioni di euro				milioni di euro				milioni di euro		
Valore non disponibile	7	-	-		3	-			5	-		
Fino a 6.197.000	19	41	2,2	5,0	16	34	2,1	4,0	19	45	2,3	4,8
6.197.001-50.000.000	4	34	8,5	10,2	3	72	24,0	19,6	3	46	15,2	10,9
50.000.001-500.000.000	-	-	-		-	-			1	75	75,5	57,5
oltre 500.000.001	-	-	-		-	-			-	-		
Totale	30	75	3,3	6,1	22	106	5,6	7,9	28	166	7,2	11,2

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Nel triennio 2005-2007, infatti, solo una gara ha superato la soglia dei 50 milioni di euro. Si tratta della gara ad iniziativa pubblica per la realizzazione di un impianto per il trattamento dei rifiuti bandita dal comune di Andria per un valore di 75,5 milioni di euro (luglio-agosto 2007).

Nel 2005, invece, la gara di importo massimo è stata di 10 milioni euro per la realizzazione di impianti di illuminazione nel comune di Pulsano (Taranto) con la procedura del promotore; nel 2006 il primato spetta alla gara per la riqualificazione urbana del Quartiere S.Paolo del Comune di Bari da 49,9 milioni di euro con la procedura ad iniziativa pubblica.

Relativamente al 2007 **le gare su proposta del promotore** sono state 14 per un valore di 63 milioni di euro.

La gara più rilevante ha riguardato la realizzazione di un edificio polifunzionale da destinare ad uffici nel Comune di Lecce (31 milioni di euro).

GARE SU PROPOSTA DEL PROMOTORE IN PUGLIA

Ripartizione di alcune categorie di opere

Anno 2007 - Importi in milioni di euro

Categorie di opere	Numero	Importo minimo	Importo medio	Importo massimo
Impiantistica varia	4	0,6	0,8	0,9
Cimiteri	4	1,2	3,6	5,1
Demanio	2	1,0	16,3	31,5
Riqualificazione	1	1,7	1,7	1,7
Parcheggi	1	2,5	2,5	2,5
Insediamenti ind.e direzionali	1	6,9	6,9	6,9
RSA	1	2,5	2,5	2,5
Totale	14			

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Dalla tabella a fianco si osserva che, anche nella Regione Puglia, le categorie di opere per le quali nel 2007 si è fatto maggiormente ricorso alla procedura su iniziativa privata sono state gli interventi di impiantistica varia¹⁴ (4) ed i cimiteri(4).

¹⁴ Ricadono all'interno delle categoria **impiantistica varia** gli interventi che hanno ad oggetto la realizzazione e gestione degli impianti di illuminazione, le centrali di cogenerazione, i sistemi per il risparmio energetico, le reti di comunicazione a banda larga, le reti di teleriscaldamento, gli impianti eolici, ecc.

Differentemente da quanto accade a livello nazionale, invece, si osserva una minore oscillazione tra gli importi minimi e massimi degli interventi posti in gara ad eccezione della categoria demanio.

Con riguardo alla **concessione di costruzione e gestione** nel 2007 si contano 14 gare, per un valore di 102 milioni di euro.

Tra le categorie di opere più richieste con questo tipo di procedura si distinguono per numero di interventi banditi quelli relativi all'impiantistica varia (4) e gli insediamenti industriali e direzionali (3).

Analogamente a quanto rilevato per le gare su proposta del promotore anche nel caso delle gare su iniziativa pubblica non si presenta una situazione di forte oscillazione degli importi delle gare per la medesima tipologia di opera.

GARE DI CONCESSIONE DI COSTRUZIONE E GESTIONE IN PUGLIA

Ripartizione di alcune categorie di opere
Anno 2007 - Importi in milioni di euro

Categorie di opere	Numero	Importo Minimo	Importo Medio	Importo Massimo
Impiantistica varia	4	5,2	5,2	5,2
Insediamenti ind. e dir.	3	0,4	3,6	7,3
Cimiteri	1	0,7	0,7	0,7
Impianti sportivi	1	4,7	4,7	4,7
RSA	1	2,0	2,0	2,0
Porti	1	-	-	-
Ricettività	1	-	-	-
Trattamento Rifiuti	1	75,5	75,5	75,5
Urbanizzazioni	1	3,5	3,5	3,5
Totale	14			

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Gli ultimi dati disponibili sulla finanza di progetto, relativi ai primi tre mesi del 2008, segnalano anche nella regione Puglia una frenata del mercato.

Si registra, infatti, la presenza di una sola gara in finanza di progetto.

Si tratta di una gara ad iniziativa privata relativa alla realizzazione di impianti di illuminazione nell'intero territorio del Comune di Montecorvino Pugliano (Foggia) del valore di 5,5 milioni di euro, che segue la "vecchia normativa" che prevedeva in capo al promotore il diritto di prelazione.

Nello stesso arco temporale lo scorso anno era state poste in gara 11 gare, per un importo di 55,5 milioni di euro.

Relativamente alle **aggiudicazioni tra il 2003 ed il 2007 in Puglia sono state aggiudicate 62 gare**, 42 con la procedura del promotore per un valore complessivo di 370 milioni di euro e 20 con la procedura di concessione di costruzione e gestione per un valore di 142 milioni.

AGGIUDICAZIONI GARE DI FINANZA DI PROGETTO IN PUGLIA

Importi in milioni di euro

Stato della procedura	2003		2004		2005		2006		2007		Totale	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Gare sulle proposte dei promotori	4	17	13	75	11	222	5	16	9	41	42	370
Concessione di costruzione e gestione	2	7	11	77	3	3	0	0	4	55	20	142
Totale aggiudicazioni gare di finanza progetto	6	24	24	152	14	225	5	16	13	96	62	513

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Nel corso del 2007 sono state aggiudicate complessivamente 13 gare, per un importo di 96 milioni di euro.

Tra le gare più rilevanti aggiudicate, nel 2007, con la procedura del promotore si segnalano quella relativa agli impianti di depurazione e trattamento fognario del Comune di Porto Cesareo (15,7 milioni di euro) e quella relativa agli impianti di illuminazione del Comune di Pulsano (10 milioni di euro)

Relativamente alle concessioni di costruzione e gestione si segnala l'aggiudicazione della gara del comune di Bari per la riqualificazione del quartiere San Paolo (49,9 milioni di euro).

I dati riferiti al **primo trimestre del 2008** indicano l'aggiudicazione di 5 gare per circa 11 milioni di euro.

Tra queste si segnala la gara per costruzione e gestione dell'area destinata ad insediamenti produttivi ed artigianali del Comune di Cellamare (6,9 milioni di euro).

I rischi sul futuro del project financing

Il dinamismo mostrato dalla finanza di progetto in questi anni, sia a livello nazionale, sia in alcune realtà regionali, rischia, però, di essere fortemente penalizzato dalle modifiche apportate alla disciplina della finanza di progetto dal decreto legislativo 113/2007 che, correggendo il Codice dei contratti pubblici, ha, tra l'altro, soppresso il diritto di prelazione in favore del promotore privato.

I primi effetti di questa modifica si sono colti nella frenata fatta registrare negli ultimi sette mesi nella pubblicazione di avvisi indicativi da parte delle pubbliche amministrazioni.

Dal confronto tra gli avvisi indicativi pubblicati tra settembre 2007 e marzo 2008, ai quali è applicabile la nuova normativa che esclude il diritto di prelazione, con quelli pubblicati nell'analogo periodo dell'anno precedente, emerge una **flessione del numero** (104 avvisi indicativi degli ultimi sette mesi contro i 145 avvisi del periodo settembre 2006-marzo 2007), **dell'importo** (628 milioni di euro degli ultimi sette mesi contro 1,7 miliardi di euro del periodo settembre 2006-marzo 2007) e **dell'importo medio degli interventi** (7,4

milioni di euro negli ultimi sette mesi contro i 15,7 milioni di euro del periodo settembre 2006 - marzo 2007).

AVVISI INDICATIVI DOPO LA SOPPRESSIONE DEL DIRITTO DI PRELAZIONE
Ripartizione per classi di importo - Importi in milioni di euro

Classi di importo (euro)	Settembre 2006 - Marzo 2007			Settembre 2007 - Marzo 2008		
	Numero	Importo	Importo medio	Numero	Importo	Importo medio
Valore non disponibile	19	-		19	-	
Fino a 1.000.000	36	20	0,6	27	12	0,5
1.000.0001 a 6.197.000	49	153	3,1	46	140	3,0
6.197.001 - 18.592.000	30	353	11,8	24	257	10,7
18.592.001 - 50.000.000	6	150	25,0	7	238	34,0
50.000.001-75.000.000	3	221	73,6	-	-	
75.000.001 - 100.000.000	-	-		1	99	99,3
100.000.001 - 500.000.000	1	168	167,7	1	150	150,0
oltre 500.000.000	1	623	623,4	-	-	
Totale	145	1.688	13,4	104	628	7,4

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Dalla tabella precedente si osserva, inoltre, che gli avvisi indicativi hanno ad oggetto soprattutto interventi di piccola dimensione.

Poche le richieste per le opere di più grande dimensione in questi sette mesi, tra le quali si segnalano quella della Autorità Portuale di Savona per la realizzazione di una nuova banchina (150 milioni di euro - marzo 2008) quella del comune di Salerno relativa alla ristrutturazione ed ampliamento dello Stadio Archi (99 milioni di euro - gennaio 2008), quella del Politecnico di Milano e del comune di Reggio Calabria per realizzare rispettivamente alloggi per studenti universitari ed un centro ippico, entrambi dell'importo di 50 milioni di euro.

È ipotizzabile che per gli interventi più complessi le pubbliche amministrazioni attendano gli esiti di quel processo di correzione delle norme che si è interrotto in conseguenza della crisi politica.

Un ulteriore segnale di criticità nel funzionamento della procedura ad iniziativa privata, dopo l'abolizione del diritto di prelazione, arriva dalla forte flessione degli importi (-60%) fatta registrare nel primo trimestre 2008 dalle gare su proposta del promotore rispetto all'analogo periodo del 2007.

Si tratta di gare medio-piccole (importo massimo è di 25 milioni di euro), che, tra l'altro, seguono ancora la vecchia normativa con il diritto di ultima chiamata a favore del promotore.

L'impressione è, dunque, che, in questo momento di incertezza, lo strumento della finanza di progetto continui a funzionare solo per gli interventi minori relativi al "vecchio mercato".

Appare evidente, invece, che per gli interventi di più grande dimensione i soggetti privati, senza la previsione del diritto di prelazione, si sentano scoraggiati e disincentivati dall'intraprendere una procedura spesso lunga e costosa, con il ri-

schio che altri concorrenti possano appropriarsi dei loro sforzi ideativi ed economici.

Proprio per offrire nuovamente un motivo di interesse agli operatori nelle iniziative in finanza di progetto, l'Ance ha immaginato una soluzione alternativa, che renda la procedura più snella e rapida, anche incentivando il dialogo tra amministrazioni pubbliche ed investitori privati.

Secondo questa proposta, la scelta del concessionario deve avvenire direttamente sulla base delle proposte presentate dai privati, in un'unica procedura di gara con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Naturalmente è essenziale che il bando chiarisca i bisogni e le esigenze che il progetto deve soddisfare attraverso una dettagliata descrizione dell'opera da realizzare e del servizio da gestire.

Devono inoltre essere indicati i requisiti di qualificazione del promotore ed i criteri di valutazione delle proposte.

Durante la gara l'amministrazione pubblica potrà richiedere, ai concorrenti meglio classificati, affinamenti ai progetti, per renderli maggiormente rispondenti agli interessi perseguiti.

In tal modo, si garantirebbero concorrenza, correttezza, trasparenza, semplificazione procedurale e rapidità nell'esito del confronto.

L'Ance ha anche proposto una soluzione che sappia valorizzare le capacità ideative e creative degli imprenditori, con la possibilità di presentare proposte per interventi non inseriti nei programmi delle Amministrazioni Pubbliche.

Tali proposte dovranno dapprima essere inserite nella programmazione annuale dell'Ente e, una volta poste in gara, dovranno offrire al soggetto proponente che non risultasse aggiudicatario della concessione, un rimborso delle spese sostenute per l'iniziale predisposizione dell'idea progettuale.