

ANCE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

Direzione Affari Economici e Centro Studi

LE RISORSE PER LA LEGGE OBIETTIVO

(Estratto dall'Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni – Giugno 2007)

Giugno 2007

LE RISORSE PER LA LEGGE OBIETTIVO

Sintesi dei risultati

Il programma delle opere strategiche della Legge Obiettivo, approvato dal CIPE a dicembre 2001, prevedeva un piano decennale a livello nazionale di 228 interventi per un valore complessivo di 173 miliardi di euro¹.

I tempi e le modalità di attuazione di un così vasto programma di investimenti si sono dovuti confrontare con un contesto di forte riduzione di risorse pubbliche destinate alle infrastrutture, che si è rivelata essere la principale causa dei rallentamenti nella realizzazione delle opere.

A fronte di questa criticità, il Governo ha avviato, da molti mesi, una revisione del Programma con l'obiettivo di selezionare un numero più ristretto di interventi effettivamente prioritari da realizzare.

Il primo atto di tale processo è stato un confronto con le amministrazioni regionali, dal quale è emerso un primo elenco di 50 interventi prioritari, attualmente al vaglio del CIPE per un valore di 60 miliardi di euro, a fronte dei quali le risorse da reperire ammontano a circa 29 miliardi di euro.

In attesa di conoscere le scelte definitive del Governo che saranno contenute nel prossimo allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012, si offre nei paragrafi che seguono un aggiornamento dello stato di attuazione del programma delle opere strategiche².

Dall'approvazione del Programma, il CIPE ha **approvato 142 interventi per oltre 85,7 miliardi di euro**³.

Le risorse a vario titolo disponibili per tali interventi ammontano complessivamente a 38,8 miliardi di euro. Per il completo finanziamento delle opere fin qui approvate dal CIPE, quindi, restano da reperire 47 miliardi di euro.

Dall'analisi delle delibere di approvazione dei progetti emerge che circa il 10,5% delle risorse mancanti riguarda opere la cui realizzazione prevede il coinvolgimento di soggetti privati.

Il resto delle risorse mancanti dovrà essere coperto da fondi pubblici che ricomprendono anche le risorse, pari a oltre 14 miliardi di euro, destinate dallo Stato alle tratte Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Padova del Programma dell'Alta Velocità ferroviaria.

¹ Il Programma delle opere strategiche originariamente prevedeva un valore complessivo di circa 126 miliardi di euro poi rivalutato in 173 miliardi dallo stesso Ministero delle infrastrutture.

² Dall'ultimo monitoraggio (contenuto nell'Osservatorio di Ottobre 2006), il CIPE, in attesa della revisione del Programma, non ha approvato ulteriori interventi strategici ma ha provveduto per lo più ad assegnare definitivamente le risorse della Legge Obiettivo attribuite in via programmatica nelle ultime sedute della passata legislatura.

³ Dal costo complessivo delle opere approvate è stato escluso il Ponte sullo Stretto di Messina la cui realizzazione è stata, di fatto, bloccata dalla risoluzione n. 6-00008 approvata dalla Camera l'11 ottobre 2006. L'importo comprende il collegamento ferroviario Torino-Lione sebbene l'opera sia stata stralciata dal procedimento della Legge Obiettivo e ricondotta alla procedura ordinaria.

L'attuazione della Legge Obiettivo potrà contare, nel triennio 2007-2009, su ulteriori 1.744 milioni di euro che risultano ancora disponibili e da ripartire. Si tratta per lo più del rifinanziamento del Fondo per le opere strategiche disposto dalla Legge Finanziaria per il 2007 al netto delle destinazioni specifiche disposte dal provvedimento.

L'analisi dello stato di attuazione procedurale delle opere strategiche, ha individuato 110 opere giunte alla fase della pubblicazione del bando di gara, per complessivi 26 miliardi di euro.

L'importo è al netto del bando di gara relativo al Ponte sullo Stretto di Messina e riguarda l'intero Programma.

Per completare il quadro si sono considerati anche gli interventi sbloccati con l'entrata in vigore della Legge Obiettivo, e che sono in avanzato stato realizzativo. Si tratta delle linee AV/AC Torino-Milano e Padova-Mestre per complessivi 7,3 miliardi di euro e del Sistema Mose per la salvaguardia di Venezia pari a 4,2 miliardi di euro.

Considerando gli interventi suddetti, le opere appaltate ammontano a 37,7 milioni di euro (cfr. paragrafo relativo ai bandi pubblicati).

Dei 110 bandi di gara pubblicati, 86 risultano essere stati affidati per un totale di 23,5 miliardi di euro.

Sommando le opere relative al programma AV/AC e al sistema Mose sopra ricordate, si ottiene che gli interventi giunti alla fase di aggiudicazione risultano pari a 35 miliardi di euro.

Il programma delle opere strategiche e l'attività del CIPE

Fino ad oggi il CIPE ha approvato 142 interventi per un totale di 85.671 milioni di euro⁴.

A tutt'oggi, le risorse a vario titolo disponibili, per il complesso delle opere approvate dal CIPE, sono quantificati in 38.772 milioni di euro, di cui 10.079 milioni a valere sulle risorse proprie della Legge Obiettivo, 2.310 milioni a valere sulle risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate destinate specificamente al programma e 26.383 milioni derivanti da fonti diverse.

Le risorse da reperire per completare il finanziamento delle opere approvate dal CIPE ammontano a 46.900 milioni di euro, pari al 54,7 % del loro costo complessivo.

⁴ Per un'analisi dettagliata delle delibere CIPE si rimanda alla tabella 1 in appendice 1 al presente lavoro. La disponibilità del testo di alcune delle ultime delibere del CIPE ha consentito di rivedere alcuni dati che nella precedente analisi erano basati su informazioni non ufficiali.

La diversa quantificazione del costo delle opere approvate, rispetto ai 90,9 miliardi di euro rilevati dal tavolo di ricognizione del CIPE, dipende dall'esclusione del Ponte sullo Stretto di Messina, bloccato dalla risoluzione n. 6-00008 approvata dalla Camera l'11 ottobre 2006 e dall'aggiornamento dei dati al 15 maggio 2007.

**QUADRO DEI FINANZIAMENTI DISPONIBILI PER LE OPERE APPROVATE
DAL CIPE**
milioni di euro

	<i>Importo</i>	<i>%</i>
Costo interventi approvati dal CIPE (A)	85.671	100,0 %
Risorse disponibili (B), di cui:	38.772	45,3 %
Fondo Legge Obiettivo	10.079	11,8%
Fondo Aree Sottoutilizzate per accelerazione Legge Obiettivo	2.310	2,7%
Altre risorse disponibili	26.383	30,8%
Risorse da reperire (A-B), di cui:	46.900	54,7 %
Risorse pubbliche	27.890	32,6%
Risorse pubbliche per il Programma AV/AC	14.062	16,4%
Project Financing/Privati/autofinanziamento	4.948	5,8%

Elaborazione ANCE su dati pubblici

Con riferimento alle **risorse disponibili**, la tabella che segue mostra la loro composizione in base alla fonte di copertura desunta dalle delibere di approvazione degli interventi.

**LE RISORSE DISPONIBILI PER LE OPERE
APPROVATE DAL CIPE**
milioni di euro

Fondo Opere Strategiche (FOS)	10.079
<i>di cui: FOS 2002-2004</i>	<i>3.722</i>
<i>FOS 2005-2006</i>	<i>3.971</i>
<i>FOS 2007 (*)</i>	<i>1.426</i>
<i>FOS 2008-2009 (*)</i>	<i>960</i>
Fondo Aree Sottoutilizzate per accelerazione Legge Obiettivo	2.310
Altre risorse disponibili	26.383
<i>di cui: Bilancio dello Stato (**)</i>	<i>13.241</i>
<i>Fondi locali</i>	<i>2.731</i>
<i>Fondi U.E.</i>	<i>367</i>
<i>Risorse diverse</i>	<i>9.784</i>
<i>Fondo aree sottoutilizzate</i>	<i>259</i>
Totale Risorse disponibili	38.772

() L'importo comprende le assegnazioni dirette per Pedemontana Lombarda e Metro M4 di Milano, disposte in Finanziaria 2007 a valere sul FOS*

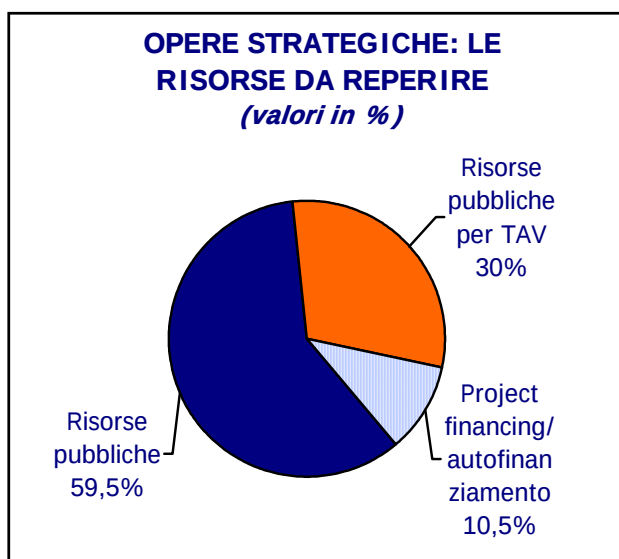
*(**) L'importo comprende le risorse del Fondo centrale di garanzia per le autostrade che la Finanziaria 2007 ha destinato ai lotti dell'autostrada SA-RC approvati dal Cipe*

Elaborazione ANCE su documenti pubblici

Nella quantificazione delle risorse disponibili si sono considerati in aggiunta alle disponibilità desumibili dalle delibere CIPE di approvazione dei progetti le assegnazioni dirette, disposte dalla Legge Finanziaria per il 2007⁵, ad alcuni degli interventi approvati.

Vale la pena evidenziare, infine, che tra le risorse disponibili si è considerata la piena copertura delle autostrade BREBEMI e Pedemontana lombarda⁶ che hanno visto la stipula della convenzione unica secondo la nuova normativa sulle concessioni autostradali (DL 262/2006, art. 2 commi 82 e 83).

Per quanto riguarda le **risorse da reperire**, una loro distinzione può essere desunta dall'esame delle delibere del CIPE, nelle quali sono evidenziate le diverse fonti di copertura.



Elaborazione ANCE su dati pubblici

Dall'analisi emerge che circa il 10,5% delle risorse mancanti riguarda opere la cui realizzazione prevede il coinvolgimento di soggetti privati.

Il resto, pari all'89,5% delle risorse mancanti, dovrà essere coperto da fondi pubblici che ricomprendono anche le risorse destinate dallo Stato per il Programma per l'Alta Velocità ferroviaria⁷.

⁵ Le risorse disponibili a valere sui fondi propri della Legge Obiettivo comprendono anche le assegnazioni disposte dalla Legge Finanziaria per il 2007 (L. 296/2006, art. 1, co. 979) a favore della Pedemontana lombarda e della linea M4 della metropolitana di Milano, sebbene il finanziamento non sia ancora stato definitivamente assegnato dal CIPE.

Inoltre, si è provveduto a considerare tra le disponibilità a carico dello Stato le risorse presenti sul Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane che la Legge Finanziaria per il 2007 (L. 296/2006 art. 1, co. 1025) ha trasferito all'Anas per il proseguimento degli interventi sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, già approvati dal CIPE.

Il fondo comprende 663 milioni di euro di disponibilità e 1.816 milioni di crediti nei confronti dei concessionari autostradali.

⁶ In particolare, la stipula della convenzione tra Brebemi Spa e CAL, la nuova società concedente lombarda, ha consentito di risolvere la questione degli extracosti.

In questo modo è stato possibile attribuire la piena copertura dell'intervento, pari a 1.580 milioni di euro, a carico del concessionario.

Con riferimento, invece, alla Pedemontana lombarda, dalla delibera di approvazione emerge che la realizzazione dell'opera prevede a fronte di un costo complessivo di 4.665,5 milioni di euro un contributo pubblico a fondo perduto di 2.750 e la restante copertura in autofinanziamento.

Parte del contributo pubblico è coperto dalle risorse per il Programma delle opere strategiche destinate all'intervento dalla Finanziaria per il 2007.

⁷ La revoca delle concessioni per le tratte Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Padova disposta nel DL n.7 del 31 gennaio 2007 e le ripetute dichiarazioni delle Ferrovie dello Stato in merito alla mancanza delle risorse necessarie alla loro realizzazione, hanno suggerito di considerare le tre tratte del Programma completamente da finanziare, per un importo di oltre 14 miliardi di euro, pari al 30% del totale delle risorse da reperire.

Le fonti finanziarie e la loro destinazione

Le risorse che il legislatore ha attribuito al Programma delle opere strategiche, dalla sua approvazione fino ad oggi, ammontano a 17.388 milioni di euro.

LEGGE OBIETTIVO: ANALISI FONTI-IMPIEGHI DELLE RISORSE milioni di euro

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TOTALE
F O N T I	Fondo opere strategiche (FOS)	2.133	1.760	1.208	2.008	2.655	3.407	1.170	1.170	15.511
	Fondo aree sottoutilizzate (FAS)			35	462	570	754	529		2.350
	Definanziamenti		-275	-198						-473
TOTALE FONTI (A)		2.133	1.485	1.045	2.470	3.225	4.161	1.699	1.170	17.388
I M P I E G H I	Opere strategiche	2.133	1.132	1.019	2.385	3.104	2.244	950	540	13.506
	Delibere Cipe (FOS)	1.897	844	981	1.698	2.274	1.426	420	540	10.079
	Delibere Cipe (FAS)			35	462	570	731	512		2.310
	Opere strategiche specifiche						65			65
	Altre finalizzazioni del Programma	237	288	3	224	260	23	18		1.052
	Opere non strategiche	0	353	26	86	121	1.314	120	120	2.140
TOTALE IMPIEGHI (B)		2.133	1.485	1.045	2.470	3.225	3.558	1.070	660	15.646
RISORSE DISPONIBILI (A-B)		-	-	-	-	-	603	630	510	1.743

Fonte Ance su dati pubblici

Si tratta in primo luogo dei finanziamenti specifici del Fondo per le opere strategiche (FOS) disposti annualmente in Legge Finanziaria.

L'ultimo provvedimento di finanziamento del Fondo è contenuto nella Legge Finanziaria per il 2007 che ha autorizzato un contributo quindicennale di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 in grado di sviluppare un volume di investimenti per oltre 3.500 milioni di euro⁸. Solo una parte di tali risorse, pari a 2.850 milioni di euro, è destinata al finanziamento di opere inserite nel Programma della Legge Obiettivo, il resto verrà impiegato per interventi diversi.

In aggiunta a tali finanziamenti il Programma della Legge Obiettivo ha potuto contare su una parte del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), pari a 2.350 milioni di euro articolati nel quinquennio 2004-2008, destinato specificamente all'accelerazione delle opere strategiche localizzate nelle regioni del Mezzogiorno (Legge 350/2003, art. 4 comma 130 e DL 35/2005, art.5, comma1).

⁸ Tali risorse si vanno ad aggiungere al finanziamento disposto dalla Legge Finanziaria per il 2006 che autorizzava un contributo quindicennale di 200 milioni di euro a decorrere dal 2007.

Con riferimento agli **impieghi** è necessario evidenziare che non tutte le risorse destinate dallo Stato al programma hanno, poi, trovato attuazione nelle opere strategiche.

Una parte di tali fondi, stimata in 2.140 milioni di euro, risulta, infatti, distolta dal programma per il finanziamento di altri interventi.

**ASSEGNAZIONI PER OPERE NON STRATEGICHE A
VALERE SUL FONDO OPERE STRATEGICHE
*milioni di euro***

BENI CULTURALI (art.60 co.4 L. 289/02) (*)	337
RICOSTRUZIONE MOLISE SICILIA (art.1, co.2 DL 15/2003)	220
CALAMITA' NATURALI (art.1, co.1 DL 192/2003)	100
LEGGE FINANZIARIA 2006 (art. 1, co. 78) (**)	763
<i>di cui: Fiere</i>	<i>34</i>
<i>capitanerie di porto</i>	<i>45</i>
<i>Infrastrutture portuali</i>	<i>10</i>
<i>Ammodernamento SS 12</i>	<i>11</i>
<i>restauro musei</i>	<i>45</i>
<i>Interventi nel settore idrico</i>	<i>461</i>
<i>Tangenziali di Como e Varese</i>	<i>37</i>
<i>Accessibilità Valcamonica-SS 42</i>	<i>9</i>
<i>Opere complementari Asti-Cuneo</i>	<i>28</i>
<i>Beni culturali e Domus aurea</i>	<i>34</i>
<i>Interventi nel settore idrico</i>	<i>50</i>
LEGGE FINANZIARIA 2007 (art. 1, co. 977, 991, 994, 1013, 1014, 1045)	720
<i>di cui: Infrastrutture Capitanerie di porto</i>	<i>60</i>
<i>Grandi infrastrutture portuali</i>	<i>120</i>
<i>Grandi infrastrutture portuali</i>	<i>180</i>
<i>Terremoto Basilicata e Campania</i>	<i>120</i>
<i>Alluvione Marche 2006</i>	<i>60</i>
<i>Opere infrastrutturali in Veneto</i>	<i>180</i>
TOTALE	2.140

(*) 3% delle risorse 2003-2004 come individuate dal MIT con il D.M del 7 aprile 2004. Per gli anni 2005-2007 la quota è stata innalzata al 5% (DL 7/2005, art.5 comma 2 e L. 296/2006, art.1 comma 1135) ma non sono stati ancora quantificati i limiti di impegno sui quali calcolare la percentuale. In questa sede si è considerato il 5% delle risorse complessivamente disponibili per il programma al netto delle altre attribuzioni

(**) Le quote di finanziamento sono state desunte dalla tabella 1 allegata alla delibera CIPE 75/2006
Fonte: Ance su documenti pubblici

Si tratta delle risorse destinate ad interventi a favore dei beni e delle attività culturali come previsto dalla Legge Finanziaria per il 2003 (337 milioni di euro), di quelle per gli interventi per la ricostruzione delle zone colpite da calamità naturali secondo il DL 15/2003 e il DL 192/2003 (320 milioni) e delle assegnazioni specifiche disposte dalla Legge Finanziaria per il 2006 e per il 2007

per interventi non compresi nella Legge Obiettivo che hanno distolto dal Programma rispettivamente 763 e 720 milioni di euro.

Complessivamente, al netto di tali diverse destinazioni, **le risorse per il programma della Legge Obiettivo ammontano a 13.506 milioni di euro**, di cui 10.080 già assegnati dal CIPE a valere sui fondi della legge obiettivo, 2.310 a valere sulle risorse per le Aree Sottoutilizzate destinate all'accelerazione del programma per le opere strategiche.

Il resto riguarda, per 65 milioni di euro, le assegnazioni specifiche disposte dalla Legge Finanziaria per il 2006 per opere ricomprese nel Programma ma non approvate dal CIPE⁹, e per oltre 1 miliardo di euro altre finalizzazioni comunque rientranti nel Programma.

Si tratta per lo più del piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici (484 milioni), come disposto dalla delibera CIPE 102/2004 e di quello relativo all'adeguamento di edifici istituzionali¹⁰ di cui alla delibera CIPE 102/2006 (246 milioni) oltre che impieghi per attività di progettazione, di istruttoria e monitoraggio e le riserve di premialità connesse al programma di accelerazione delle infrastrutture strategiche localizzate nel Mezzogiorno.

Allo stato attuale risultano da ripartire, tra il 2007 e il 2009, 1.744 milioni di euro.

I bandi di gara

Le pubblicazioni

Per valutare lo stato di attuazione del Programma della Legge Obiettivo, l'analisi ha proceduto, ad analizzare gli interventi giunti alla fase della pubblicazione del bando di gara¹¹, distinguendoli in base alle diverse modalità di affidamento previste dalla normativa.

Sono 110 i bandi pubblicati fino ad oggi per un totale di 26.267 milioni di euro¹² così suddivisi: 19 bandi affidati a general contractor per 12.242 milioni di euro, 6 in concessione o affidati secondo le procedure del promotore per 6.227 milioni di euro e 85 affidati con procedure ordinarie per 7.798 milioni di euro.

L'importo complessivo dei bandi di gara relativi ad opere strategiche è **al netto** dell'importo a base d'asta **del Ponte sullo Stretto di Messina**, bloccato di

⁹ Si sono considerate le assegnazioni per il potenziamento del Passante di Mestre e dei collegamenti dello stesso con i capoluoghi di provincia, la circonvallazione orbitale GRAP, e la variante di Martellago e Mirano.

¹⁰ La Finanziaria 2004 (art. 4, comma 151) ha integrato le finalità che il Governo deve perseguire nella scelta delle infrastrutture strategiche, inserendo tra l'altro l'efficienza funzionale ed operativa e l'ottimizzazione dei costi di gestione dei complessi immobiliari sedi delle istituzioni.

¹¹ I dati derivano da un controllo incrociato, aggiornato al 15 maggio 2007, tra l'elaborato generale della Struttura Tecnica di Missione istituita presso il ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il monitoraggio della legge obiettivo e la banca dati Infoplus.

¹² Per l'elenco dei bandi pubblicati cfr. tabella 2 in appendice al presente lavoro

fatto a seguito della risoluzione n. 6-00008 approvata dalla Camera l'11 ottobre 2006 che ha giudicato l'opera "non prioritaria".

Per misurare il valore di tutte le opere giunte a questa importante fase dell'iter procedurale, si è ritenuto opportuno considerare anche gli interventi già affidati alla data di approvazione del programma e che hanno usufruito delle procedure acceleratorie previste dalla legge obiettivo alla data di approvazione del programma e che presentano un avanzato stato realizzativo.

In particolare, si sono considerati una parte degli interventi ricompresi nel piano dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il sistema Mose. Si tratta delle linee ad AV/AC Torino-Milano e Padova-Mestre per un importo di 7.319 milioni di euro interamente finanziato da Infrastrutture Spa e delle opere per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna avviate nel marzo 2003 per un importo complessivo di 4.160 milioni di euro.

Per la realizzazione degli interventi di quest'ultima opera è stato individuato un soggetto unico, il Consorzio Venezia Nuova, cui affidare gli interventi nella loro globalità secondo quanto stabilito dall'art.3 della legge 798/84.

L'analisi così svolta ha portato a quantificare gli interventi appaltati in 37.746 milioni di euro.

Le aggiudicazioni

Lo studio ha, poi, tentato di quantificare il valore degli interventi per i quali la fase di gara si è conclusa con l'aggiudicazione dei lavori.

In questa fase dell'analisi si è dovuta registrare una carenza informativa che impedisce una completa ricostruzione dell'effettivo stato realizzativo delle opere.

Dalle informazioni a disposizione si desume che **dei 110 bandi di gara pubblicati, 86 risultano essere affidati, per un totale di 23.486 milioni di euro¹³.**

Con riferimento alle procedure, risultano 16 bandi aggiudicati per affidamento a general contractor, 5 per affidamento in concessione e i restanti 65 per affidamento con procedure ordinarie.

Considerando poi le opere relative al programma AV/AC e al sistema Mose sopra ricordate, **le opere giunte alla fase di aggiudicazione o di esecuzione, risultano pari a 34.965 milioni di euro.**

L'analisi svolta consente di fare alcune riflessioni in merito alle diverse procedure di gara previste dalla normativa.

In particolare, l'affidamento a *general contractor* riguarda 19 bandi di gara per un importo a base d'asta di circa 12.242 milioni di euro, pari al 46,6% del totale delle opere strategiche bandite.

¹³ Per l'elenco dei bandi affidati cfr. tabella 3 in appendice al presente lavoro.

STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DELLA LEGGE
OBIETTIVO
milioni di euro

	<i>numero</i>	<i>importo(*)</i>
Opere bandite	113	37.746
Opere bandite dopo il 21/12/2001	110	26.267
<i>Contraente Generale</i>	19	12.242
<i>Concessione di costruzione e gestione/promotore</i>	6	6.227
<i>Procedure ordinarie</i>	85	7.798
Opere affidate direttamente e sbloccate dalla Legge		
Obiettivo	3	11.479
<i>Linea AV/AC Torino-Milano</i>		6.879
<i>Linea AV/AC Padova-Mestre</i>		440
<i>Sistema Mose</i>		4.160
Opere aggiudicate	89	34.965
Opere aggiudicate	86	23.486
<i>Contraente Generale</i>	16	11.256
<i>Concessione di costruzione e gestione/promotore</i>	5	5.901
<i>Procedure ordinarie</i>	65	6.329
Opere affidate direttamente e sbloccate dalla Legge		
Obiettivo	3	11.479
<i>Linea AV/AC Torino-Milano</i>		6.879
<i>Linea AV/AC Padova-Mestre</i>		440
<i>Sistema Mose</i>		4.160

(*) L'importo non comprende il valore a base d'asta del Ponte sullo Stretto di Messina la cui realizzazione è stata di fatto bloccata a seguito della risoluzione n.6-00008 approvata dalla Camera l'11 ottobre 2006

Elaborazione Ance su dati pubblici

BOX - LA REVISIONE DEL PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE DA PARTE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

Il Programma delle opere strategiche è da molti mesi oggetto di un processo di revisione dovuto ai vincoli di finanza pubblica che paiono incompatibili con l'eccessiva numerosità degli interventi inizialmente previsti nella Legge Obiettivo, che si è rivelata essere la principale causa dei rallentamenti nella realizzazione delle opere.

Per facilitare tale processo il CIPE, nella seduta del 29 settembre 2006, ha istituito un tavolo di lavoro che ha fornito una ricognizione sullo stato di attuazione delle opere strategiche.

Tale analisi ha definito gli impegni assunti dal Comitato in sede di approvazione dei progetti o di finanziamento dei singoli interventi e ha fornito un quadro sulle coperture finanziarie disponibili e sullo stato di attuazione delle opere.

**ESITI TAVOLO DI RICOGNIZIONE: COSTO OPERE,
RISORSE E RELATIVI FABBISOGNI**
milioni di euro

	<i>importo</i>	<i>%</i>
Costo opere (A)	90.898	100,0%
Risorse certe (B)	36.608	40,3%
Fabbisogno prudenziale (A-B)	54.289	59,7%
Risorse da confermare (C)	8.921	9,8%
Fabbisogno da verificare (A-B-C)	45.369	49,9%

Fonte: Cipe - Esiti tavolo di ricognizione

Con riferimento all'attuazione finanziaria, il tavolo di ricognizione ha quantificato in 90,9 miliardi di euro il costo complessivo delle opere approvate dal CIPE fino al 31 ottobre 2006 e in 36,6 miliardi le risorse certamente disponibili.

L'analisi comprende anche il Ponte sullo Stretto di Messina per un importo di circa 4,7 miliardi di euro considerate coperte da risorse private.

Il CIPE ha poi individuato un ammontare di risorse, pari a 8,9 miliardi, sulla cui effettiva disponibilità il Comitato attende una conferma. Si tratta di risorse che possono essere considerate disponibili a fronte di impegni di soggetti pubblici, da formalizzare in atti ufficiali, o di autofinanziamenti delle società concessionarie.

Non considerando, prudenzialmente, tali risorse non certe, il fabbisogno quantificato dal tavolo di lavoro ammonterebbe a 54,3 miliardi, mentre considerando come disponibili le risorse incerte, i fondi da reperire si riducono a 45,4.

Il CIPE tramite questa ricognizione ha potuto quantificare i reali impegni assunti dal Governo precedente.

L'intenzione del nuovo Esecutivo era quella di porre l'attenzione e ragionare esclusivamente sui 91 miliardi di opere approvate dal CIPE e non più sull'ammontare complessivo del Programma, pari a 173 miliardi di euro che costituiva solo un impegno programmatico e non un preciso impegno di spesa.

La selezione delle priorità

Accanto all'attività del tavolo di ricognizione, il Ministro delle infrastrutture ha effettuato un confronto in tutta Italia con gli enti locali interessati, per arrivare a definire un elenco di opere effettivamente prioritarie.

Il risultato di tali incontri era contenuto nel documento sulle "Infrastrutture Prioritarie" presentato a novembre 2006.

Da tale documento emergevano 328 interventi prioritari per un costo totale di oltre 195 miliardi di euro.

Sulla base di tale prima ricognizione, il Ministro ha selezionato un elenco più limitato di opere (vedi tab. seguente), attualmente al vaglio del CIPE per la formalizzazione.

La lista di tali priorità comprenderebbe 50 interventi da realizzare nel quinquennio 2007-2011 tramite le procedure della legge obiettivo, per un costo complessivo di 60 miliardi di euro, a fronte del quale le risorse da reperire ammonterebbero a circa 29 miliardi di euro.

L'elenco comprende in prevalenza opere ferroviarie prevedendo quattro nuove tratte del Programma dell'Alta Velocità ferroviaria (Treviglio-Brescia, Brescia-Verona, Ronchi-Trieste e Bari-Napoli) per oltre 9,3 miliardi di euro e quattro linee metropolitane (Torino, Milano, Bologna e Roma).

Confermate, inoltre, le importanti arterie autostradali del Mezzogiorno, la Salerno-Reggio Calabria e la SS106 Jonica.

L'intenzione del Governo di rivedere il Programma delle opere strategiche ha trovato l'approvazione dell'Ance che ha sempre affermato la necessità di selezionare un numero di opere realmente strategiche alle quali garantire un percorso accelerato.

La dimensione finanziaria delle priorità individuate dal Ministro delle infrastrutture, appare, con riferimento all'arco temporale previsto, molto impegnativa, sebbene la selezione sia nel complesso apprezzabile rispetto alla formulazione originaria del Programma che, ricordiamo, prevedeva un piano infrastrutturale di 228 interventi per 173 milioni di euro.

**LE OPERE PRIORITARIE DA FINANZIARE NEL PERIODO 2007-2011 ATTUALMENTE
AL VAGLIO DEL CIPE - Milioni di euro**

<i>Regione</i>	<i>Intervento</i>	<i>Costo</i>	<i>Finanziamento richiesto</i>
Valle d'Aosta	Completamento SS 27 di accesso al traforo del S. Bernardo	128,1	128,1
Piemonte	Autostrada Asti-Cuneo	1.458,4	0,0
	Metropolitana di Torino: tratta 3 e 4 (Collegno-Cascina Vica e Lingotto-Bengasi)	446,1	267,6
	SS 1 Aurelia bis: viabilità d'accesso porti di Savona e La Spezia	770,1	770,1
Liguria	Tunnel stradale di Genova	421,0	95,0
	Genova-Ventimiglia: Raddoppio ferroviario tratta Andora-fine Ligure Marina	1.540,0	920,0
	Raddoppio ferroviario Voltri-Brignole	623,6	0,0
	Pedemontana lombarda	4.128,0	415,0
	SS 36 Cinisello Balsamo: sotterraneo Viale Lombardia	228,0	44,9
	Tangenziale sud di Bergamo	150,0	50,6
Lombardia	Metropolitana di Milano M4: tratta Lorenteggio-Sforza Policlinico	788,7	80,0
	AV/AC: tratta Treviglio-Brescia	2.000,0	2.000,0
	Malpensa: potenziamento ferroviario Gallarate-Rho	302,5	302,5
	Malpensa: collegamento ferroviario Arcisate Stabio (confine di Stato)	203,7	203,7
	AV/AC Brescia-Verona e nodo di Verona	3.218,0	3.218,0
Veneto	Sistema MoSe	4.271,6	550,0
Trentino A.A.	Collegamento ferroviario Fortezza-Verona	2.563,0	2.563,0
Friuli V.G.	AV/AC: tratta Ronchi-Trieste	1.930,0	1.930,0
	Nuova Romea E55: tratta stradale Mestre-Cesena	3.800,0	1.140,0
Emilia Romagna	Metropolitana di Bologna: 1° lotto funzionale	185,5	0,0
	Porto di Ravenna	135,0	135,0
Toscana	S.G.C. E78 Grosseto-Fano: tratta stradale Toscana (lotti 4-5-6-7-8-9)	428,8	428,8
	Porto di Ancona: collegamento stradale tra il porto e la grande viabilità	466,7	466,7
Marche	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,0	113,7
	E45: Nodo di Perugia (tratta Corciano-Madonna del Piano-Collestrada)	715,9	715,9
Umbria	Collegamento ferroviario Orte-Falconara: Foligno-Fabriano	1.918,5	1.918,5
	SS 675 Umbro Laziale: tratta tra km 86+000 SS1 Aurelia e km 21+500 SS 1 bis	545,5	545,5
	SS 148 Pontina e bretella Cisterna-Valmontone	1.744,2	338,1
	Complanari stradali A24	256,0	0,0
Lazio	Adeguamento SS4 Salaria: tratta Passo Corese-Rieti	625,0	585,0
	Raddoppio ferroviario Roma-Pescara	1.184,0	1.098,0
	Metropolitana di Roma Linea C: tratte T6A-T7-Deposito Graniti (1° stralcio)	599,4	350,0
	Porto di Civitavecchia: 1° lotto	194,7	164,7
Abruzzo	SS81: tratta Gurdiagrete nord fino ad innesto SS 652	173,6	173,6
	SS17 Variante all'abitato dell'Aquila	21,8	11,4
Molise	Bretella di collegamento A1-A14 Termoli-San Vittore: tratta S.Vittore-Boiano-Campobasso	1.460,0	623,7
	SS7 Quater Domiziana: lavori di ammodernamento	1.022,2	820,2
Campania	Raddoppio ferroviario Caserta-Foggia: tratta Bovino-Cervaro	550,0	0,0
	Raddoppio ferroviario Matera-Altamura	130,0	130,0
Basilicata	Schema idrico Basento Bradano-Acerezza (3° lotto)	104,5	104,5
Puglia	AC Bari-Foggia-Napoli: tratta Apice-Orsara	2.210,0	2.153,0
	Raddoppio ferroviario Bari-Taranto	486,0	0,0
	Salerno-Reggio Calabria: lotti di completamento	8.871,8	1.275,8
Calabria	SS 106 megalotto 3: SS 534 e Roseto Capo Spulico	1.112,4	841,0
	SS 106 megalotto 5: località S. Gregorio km 7+700 allo sv di Melito di Porto Salvo km 34+400	1.101,8	1.101,8
	Ragusa-Catania: adeguamento SS514 Chiaramonte e SS194 Ragusana	1.268,6	235,1
Sicilia	Nodo ferroviario di Palermo	1.113,0	0,0
	Raddoppio ferroviario Palermo-Messina	1.687,0	0,0
	SS291 Della Nurra: lotto 1 e 4	106,4	106,4
Sardegna	Schema idrico: schema 39	60,5	60,2
TOTALE		59.669,4	29.175,1

Fonte: Il Sole 24 Ore