RAPPORTO SULLE INFRASTRUTTURE IN UMBRIA

NOVEMBRE 2006

ANCE UMBRIA

ANCE – Direzione Affari Economici e Centro Studi

I N D I C E

DOTAZIONE FISICA DI INFRASTRUTTURE NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI 3

DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE IN UMBRIA 9

GLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE 14

I BANDI DI GARA PER I LAVORI PUBBLICI 16

I BANDI DI GARA IN ITALIA 16

CLASSI DI IMPORTO 17

I BANDI DI GARA PER AREA GEOGRAFICA 21

I BANDI DI GARA IN UMBRIA 22

L'ATTUAZIONE DELLA FINANZA DI PROGETTO IN ITALIA E IN UMBRIA 27

SINTESI DEI RISULTATI 27

AVVISI INDICATIVI 29

LE GARE SU PROPOSTA DEL PROMOTORE 31

LE CONCESSIONI DI COSTRUZIONE E GESTIONE 32

LE AGGIUDICAZIONI 33

IL MERCATO DEL PROJECT IN UMBRIA 33

LE RISORSE DESTINATE DALLO STATO ALLE INFRASTRUTTURE - LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER IL 2007 36

LA LEGGE OBIETTIVO IN UMBRIA 39

IL PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE 39

LE DELIBERAZIONI DEL CIPE 40

I BANDI DI GARA PUBBLICATI 41

LO STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE AGGIORNATO AL 31 OTTOBRE 2006 41

DOTAZIONE FISICA DI INFRASTRUTTURE NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

Negli ultimi anni numerosi sono stati gli studi[1] sulla dotazione infrastrutturale del nostro Paese, con interessanti indagini a livello nazionale e confronti con i maggiori Paesi dell'Unione.

Alcuni di questi studi hanno preso in considerazione le dotazioni esistenti nei Paesi dell'area Euro – in particolare Italia, Germania, Regno Unito, Francia e Spagna – altri, invece, hanno compiuto un confronto tra le regioni e le province italiane.

La conclusione comune di queste indagini è che esiste un ampio divario infrastrutturale tra le varie parti della Penisola e tra l'Italia e gli altri Paesi.

Dall'analisi condotta dall'Ecoter–Confindustria, per esempio, risulta che nel 1995 l'Italia disponeva di una dotazione infrastrutturale inferiore mediamente del 5 per cento rispetto alla media dei cinque Paesi citati in precedenza, ma distante ben 24 punti percentuali dal Regno Unito, il Paese europeo che dispone della migliore rete infrastrutturale, e 22 dalla Germania, seconda in classifica.

In questo paragrafo, sono presentati alcuni indicatori della dotazione infrastrutturale del nostro Paese, e, ove possibile, è offerto il confronto con i nostri Partner europei, prendendo in considerazione sia infrastrutture a rete (trasporti, energia, acqua), sia puntuali (parcheggi, porti turistici e depuratori).

Il risultato di questa analisi conferma il forte ritardo infrastrutturale dell'Italia nella maggior parte dei settori presi in considerazione.

Il caso della **rete autostradale** è emblematico: l'Italia, all'inizio degli anni '70 era leader in Europa per quanto riguarda le autostrade, seconda sola alla Germania e con una dotazione due volte superiore a quella francese ed addirittura dieci volte maggiore di quella spagnola.

Ma dopo la metà degli anni '70, più precisamente dopo l'adozione della legge 492 del 1975, che vietava la costruzione nel nostro Paese di nuove autostrade, la situazione è completamente mutata.

---

[1] *La dotazione di capitale pubblico in Europa ed in Italia – Centro Studi di Confindustria – 2001*
Analisi della dotazione di infrastrutture nei principali Paesi europei - Ecoter - Confindustria - novembre 2000
Spesa pubblica per investimenti e infrastrutture negli anni '90 in Italia e nei principali Paesi sviluppati – CNEL - maggio 2000
Le infrastrutture e lo sviluppo del Mezzogiorno – Svimez-ANCE - ottobre 2001
La dotazione di infrastrutture nelle provincie italiane – Istituto Guglielmo Tagliacarne – Giugno 2006
Le infrastrutture in Italia – Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità – Istat - 2006

Effettuando oggi lo stesso confronto fatto agli inizi degli anni 70, i risultati sono completamente ribaltati: la rete italiana risulta di gran lunga la più carente, avendo accumulato, negli ultimi 20 anni, un grave gap.

Nel 2004, l'Italia disponeva di 6.542 km di autostrada, ovvero circa la metà di quella della Germania ed i 2/3 di quella esistente in Francia e in Spagna; solo il Regno Unito, con 3.657 Km, era in una posizione peggiore.

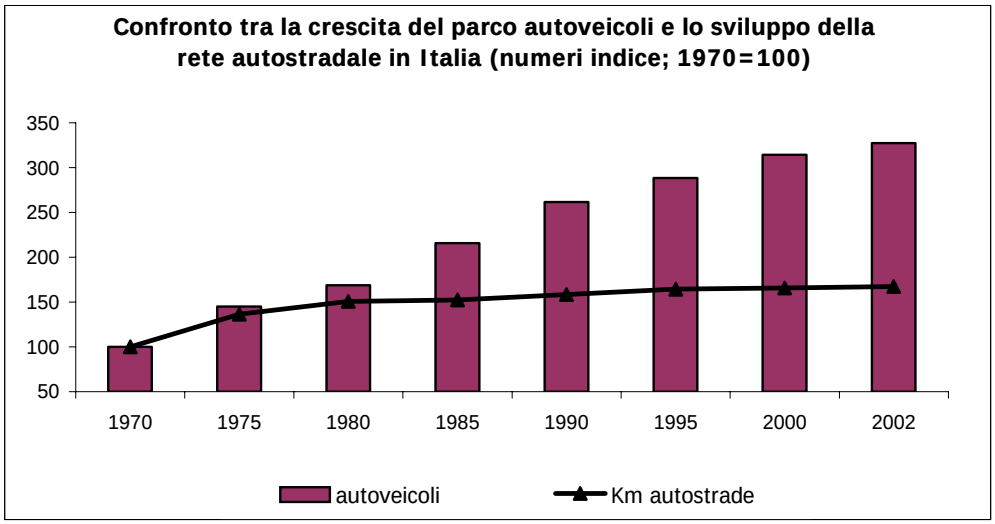
Sviluppo della rete autostradale nei principali paesi europei
(*km e variazioni % quinquennali)*

	Germania		Spagna		Francia		Italia		Regno Unito	
1970	4.461		1.585		1.542		3.913		1.133	
1975	6.207	39%	1.746	10%	3.119	102%	5.329	36%	2.082	84%
1980	7.538	21%	1.923	10%	5.287	70%	5.900	11%	2.694	29%
1985	8.350	11%	2.117	10%	5.885	11%	5.955	1%	2.951	10%
1990	10.854	30%	4.693	122%	6.824	16%	6.193	4%	3.181	8%
1995	11.190	3%	6.962	48%	8.275	21%	6.435	4%	3.307	4%
2000	11.712	5%	9.049	30%	9.766	18%	6.478	1%	3.600	9%
2004	12.037	3%	10.286	14%	10.379	6%	6.542	1%	3.657	2%
Var. % 1970-2004		170%		549%		573%		67%		223%

Elaborazione ANCE su dati Eurostat

Analizzando i tassi di crescita, è evidente come negli altri Paesi europei si sia continuato ad investire in questo tipo di infrastruttura, segno di politiche precise tese a potenziare le reti autostradali. In Italia, al contrario, dopo una fase di imponenti investimenti nel decennio 1970–1980, che hanno reso possibile un aumento del 50% di km di rete (dai 3.913 Km del 1970 ai 5.900 del 1980), si è deciso di arrestare lo sviluppo delle autostrade, avendo in mente il progetto di trasferire parte del traffico dalle strade alle ferrovie.

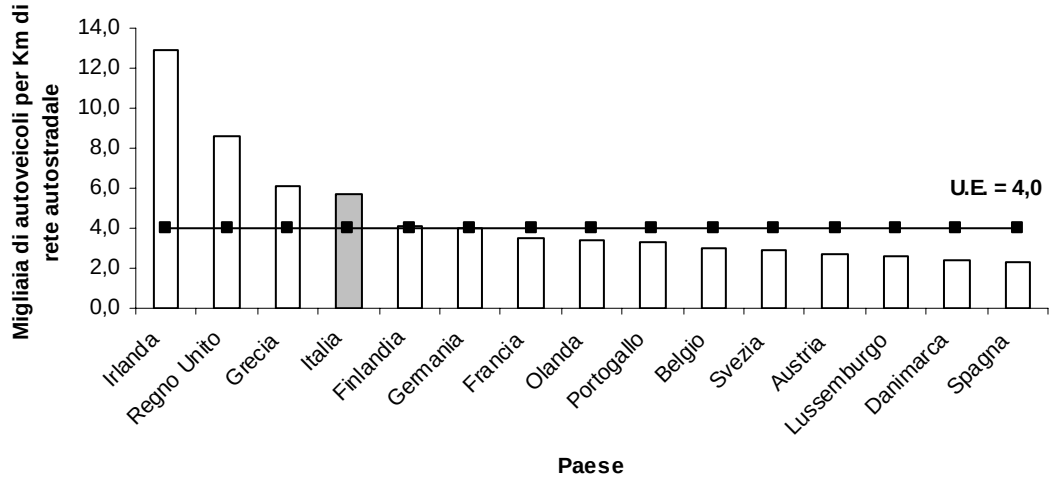
Parallelamente, però, in Italia si è assistito ad un aumento estremamente sostenuto del parco automobilistico: negli ultimi 20 anni gli autoveicoli circolanti sono aumentati di oltre il 90% a fronte di una crescita della rete, nello stesso lasso di tempo, solo dell'11%.



Elaborazione ANCE su dati Eurostat

Rapportando il parco automobilistico alla rete, si è costruito un **indice di "congestione"** delle autostrade, che misura il numero di autoveicoli per km. L'Italia, con 5.500 autoveicoli per km, risulta tra i Paesi con un più alto tasso di congestione, ben al di sopra degli altri Stati europei.

Tasso di congestione della rete autostradale europea



Elaborazione Ance su dati Eurostat

Parlando di congestioni, non si può non parlare di quelle che si verificano abitualmente nelle città italiane con riferimento ai **parcheggi** per le automobili.

Il nostro Paese ha uno dei più alti tassi di concentrazione di auto, con quasi una autovettura ogni due abitanti, per lo più presenti nei comuni capoluogo di provincia.

La disponibilità di parcheggi nelle metropoli europee

migliaia

Città europee	Paesi Europei	Abitanti	n. autoveicoli	Disponibilità di parcheggi		n. abitanti per autoveicolo
				pubblici in strutture	su strada	
Vienna	Austria	1.700	650	29.690	11.300	2,62
Brussels	Belgio	1.100	466	18.000	0	2,36
Parigi	Francia	12.000	5.000	166.700	145.000	2,40
Lione	Francia	1.200	400	14.900	14.700	3,00
Brema	Germania	500	260	6.500	3.500	1,92
Colonia	Germania	1.000	450	14.270	31.840	2,22
Stoccarda	Germania	600	300	12.000	6.400	2,00
Monaco	Germania	1.300	704	20.740	105.800	1,85
Dublino	Irlanda	1.200	550	6.000	11.000	2,18
Roma*	***Italia***	***2.800***	***1.800***	***4.540***	***47.170***	***1,55***
Lisbona	Portogallo	700	400	19.000	43.500	1,75
Madrid	Spagna	2.900	872	18.075	46.000	3,32
Barcellona	Spagna	1.500	135	135.000	6.700	2,33
Totale		**28.500**	**11.987**	**465.415**	**472.910**	**2,27**

*Per Roma il dato proviene dall'indagine effettuata dall'AIPARK sulla sosta ed i parcheggi nel dicembre 2001

Fonte: AIPARK, dicembre 2002

Ma a fronte di un numero così elevato di autoveicoli non sempre si riscontra un numero di parcheggi a pagamento rispondente alle esigenze della cittadinanza. Ad esempio, confrontando tra loro i dati sui parcheggi a pagamento relativi ad alcune tra le più importanti città europee, si rileva come Roma sia in ritardo nella dotazione di parcheggi pubblici in strutture.

Parigi e Barcellona sono le città che possiedono una dotazione di posti auto a pagamento nelle strutture pubbliche più elevata rispetto al resto delle città europee. In particolare, Parigi ha una dotazione, in tale segmento di parcheggi, 37 volte superiore ai posti auto privati di Roma mentre Barcellona presenta una dotazione 30 volte maggiore alla nostra capitale. Anche Vienna e Monaco di Baviera, pur possedendo una popolazione ben inferiore a quella di Roma, dispongono di un più ampio numero di parcheggi (rispettivamente 6,5 e 4,5 volte la disponibilità di Roma).

Anche la **rete ferroviaria** italiana mostra un gap importante rispetto ai principali Paesi dell'UE.

Caratteristiche delle reti ferroviarie in Europa (anno 2004, in Km)

Paese	estensione totale	linee con doppio binario in % sul totale	Estensione totale rispetto al territorio* (n.i. Germania=100)
Belgio	3.536	76,7	33,8
Rep. Ceca**	9.602	19,2	77,2
Danimarca***	2.779	33,8	-
Germania* **	**35.804**	**50,0**	**100,0**
Estonia**	959	11,3	-
Grecia**	2.414	16,9	11,1
Spagna	**12.837**	**30,5**	**30,1**
Francia	**30.880**	**52,3**	**69,9**
Irlanda****	1.919	26,1	12,1
Italia* **	**15.985**	**39,2**	**48,6**
Lettonia	2.270	13,3	-
Lituania	1.782	21,6	-
Ungheria	7.685	16,8	-
Olanda	2.811	66,8	23,0
Austria***	5.642	-	32,5
Polonia	20.250	43,4	-
Portogallo***	2.801	18,5	15,4
Slovenia	1.228	26,9	-
Slovacchia	3.660	27,9	-
Finlandia	5.741	8,8	16,5
Svezia**	11.037	16,0	27,5
Regno Unito	**16.458**	**-**	**55,6**
Norvegia	4.077	5,2	-

* Questo indicatore rapporta l'estensione totale della rete ferroviaria alla radice quadrata della superficie del Paese

**Il dato relativo all'estensione totale della rete fa riferimento all'anno 2003

***Il dato relativo all'estensione totale della rete fa riferimento all'anno 2002

**** Il dato relativo all'estensione totale della rete fa riferimento all'anno 2001

Elaborazione ANCE su dati Eurostat ed Union Internationale des Chemin de Fer

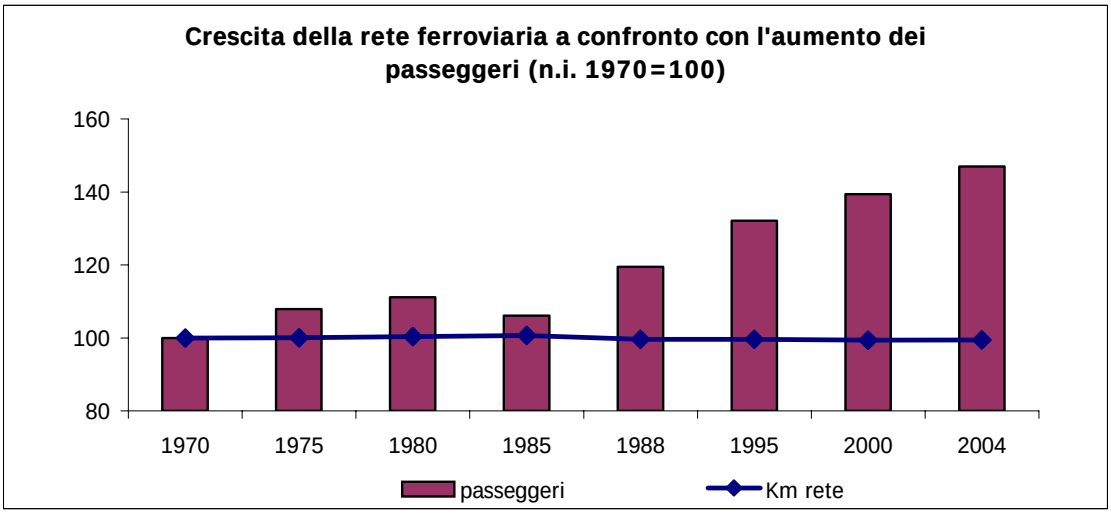
Confrontando l'estensione delle reti alla superficie del Paese, l'Italia risulta avere un indicatore di dotazione infrastrutturale pari alla metà di quello tedesco e di quello francese ed inferiore anche al Regno Unito.

Pure dal punto di vista qualitativo, le ferrovie italiane presentano delle differenze sensibili col resto dell'Europa.

La percentuale di linee a doppio binario sul totale della rete nel nostro Paese è del 39%, molto inferiore rispetto alla Francia (52%), alla Germania (50%), all'Olanda (67%) ed al Belgio (77%).

Il ritardo della rete ferroviaria italiana, però, lo si può desumere anche confrontando i dati relativi alla crescita della rete con l'aumento del numero dei passeggeri.

Quest'ultimo dato negli ultimi 35 anni è aumentato del 50%, mentre i km di rete sono rimasti sostanzialmente stabili.



Elaborazione ANCE su dati Istat e Eurostat

L'effettiva stazionarietà della rete ferroviaria, unita al ridottissimo aumento dei Km di autostrade, fa ben comprendere quanto gli investimenti in queste vitali infrastrutture di trasporto siano state trascurati in Italia negli ultimi decenni. Mentre negli altri Paesi del Continente si investiva in maniera decisa per migliorare le reti di trasporto in modo da adeguarsi alla maggiore domanda, l'Italia, che negli anni 70 disponeva di una ragguardevole dotazione infrastrutturale, si fermava e cominciava ad accumulare l'ampio ritardo che oggi la divide dai principali partner–concorrenti europei.

In tema di infrastrutture di trasporto, non si può dimenticare la cronica insufficiente dotazione di **reti metropolitane** delle città italiane. Questa deficienza è ormai un *leit–motiv* che catalizza i malumori degli abitanti di tutta la Penisola.

Basti pensare che Bilbao, media città della Spagna con 357.000 abitanti, ha una rete metropolitana più estesa di quella di Roma, una delle più grandi metropoli d'Europa.

La situazione di Milano non è molto differente: escludendo Londra, Parigi e Madrid, capitali europee note per la loro dotazione di linee metropolitane, anche Berlino, Barcellona e Stoccolma possono beneficiare di una rete più capillare di quella del capoluogo lombardo.

Dotazione di metropolitane nelle principali città europee

Città	Paese	Estensione (in km)	N. linee	N. stazioni	Popolazione (in migliaia)
Londra	Regno Unito	408	12	100	7.417.700
Madrid	Spagna	226,9	13	–	3.169.400
Parigi	Francia	211	12		2.110.400
Berlino	Germania	151,7	9	170	3.274.500
Stoccolma	Svezia	100	3	100	1.251.900
Barcellona	Spagna	86,6	5	118	1.528.800
Milano	***Italia***	***69***	***3***		***1.256.211***
Bonn	Germania	54,7	7	–	–
Bilbao	Spagna	34,14	2	27	357.000
Roma	***Italia***	***33,9***	***2***	***49***	***2.546.804***
Bruxelles	Belgio	29,5	3	71	992.041
Napoli	***Italia***	***14***	***1***	***14***	***1.004.500***
Genova	***Italia***	***4,5***	***1***		***610.307***
Catania	***Italia***	***3,8***	***1***	***4***	***313.110***

Elaborazione Ance su fonti diverse

DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE IN UMBRIA

La realizzazione di infrastrutture moderne e di una rete di trasporto articolata e organizzata costituiscono un contributo importante allo sviluppo economico e sociale di una regione. Infrastrutture adeguate ed efficienti, integrate inoltre con le reti infrastrutturali di regioni confinanti, costituiscono, da un lato, un fondamentale elemento decisionale ai fini della localizzazione dei flussi di investimento e di lavoro e, dall'altro, fattori fondamentali per assicurare la complessiva capacità competitiva del sistema produttivo esistente.

Molti economisti considerano il sistema infrastrutturale come elemento fondamentale per lo sviluppo economico – sociale di ciascun contesto territoriale ed è opinione condivisa attribuire alle infrastrutture un ruolo determinante nello sviluppo regionale misurato in termini di reddito, produttività ed occupazione.

"Una regione ben dotata di infrastrutture avrà un vantaggio comparato rispetto ad una meno dotata e questo si tradurrà in un più elevato Pil regionale procapite o per persona occupata e/o anche in un più elevato livello di occupazione. Da ciò consegue che la produttività, i redditi e l'occupazione regionale sono funzione crescente della dotazione di infrastrutture" (Biehl[2], 1991).

La misurazione delle infrastrutture trova adeguato riscontro empirico in uno studio realizzato dall'Istituto Tagliacarne. In questo studio, le infrastrutture sono state considerate dal lato dell'offerta e quindi la misurazione fisica delle infrastrutture è stata rapportata alla dimensione territoriale ed alla popolazione.

Di seguito vene riportata l'analisi dei dati dai quali emerge che, sebbene la regione Umbria si caratterizzi per alcune situazioni di buon livello rispetto alla media del Paese, al tempo stesso presenta alcuni punti di debolezza, dovuti a fenomeni di congestione delle reti che possono essere superati solo con interventi di ammodernamento mirati a rispondere alla crescente domanda di infrastrutture che la regione va manifestando da diversi anni.

I dati elaborati dall'Unioncamere in collaborazione con la Fondazione Istituto Tagliacarne con riferimento all'anno 2004 e diffusi recentemente, riguardano la dotazione infrastrutturale nelle province italiane con riferimento a 10 categorie riconducibili sostanzialmente a due gruppi: infrastrutture economiche e infrastrutture sociali. Tra le prime si trovano le infrastrutture di trasporto (strade, ferroviarie, porti e aeroporti), gli impianti e reti energetico – ambientali, le reti bancarie e le reti telematiche, mentre nel secondo gruppo si posizionano le strutture culturali e ricreative, strutture per l'istruzione e strutture sanitarie.

Da questi dati emerge che l'**Umbria** dispone, attualmente, di una **dotazione infrastrutturale**, espressa come media di una serie di indicatori relativi alle infrastrutture economiche e sociali, **inferiore al dato di media dell'Italia del 13% circa.**

---

[2] *D. Biehl coordinatore negli anni ottanta del gruppo di studio sulle infrastrutture per la Comunità europea.*

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
Perugia	60,1	218,1	9,4	68,7	72,7	69,1	79,4	84,6	98,3	80,6	83,8
Terni	151,5	272,1	41,7	114,5	87,5	50,3	76,6	59,6	47,2	47,6	95,0
Umbria	**83,2**	**231,8**	**17,6**	**80,3**	**76,5**	**64,3**	**78,7**	**78,2**	**85,2**	**72,1**	**86,7**
Nord-Ovest	**115,5**	**92,7**	**72,8**	**142,1**	**135,2**	**147,2**	**140,7**	**102,7**	**102,2**	**123,2**	**116,2**
Nord-Est	**109,2**	**107,8**	**146,7**	**76,7**	**132,8**	**94,3**	**115,0**	**101,9**	**99,1**	**97,1**	**107,0**
Centro	**97,3**	**133,4**	**79,6**	**148,9**	**94,9**	**115,8**	**111,6**	**183,0**	**112,3**	**113,1**	**118,4**
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/Giugno 2006

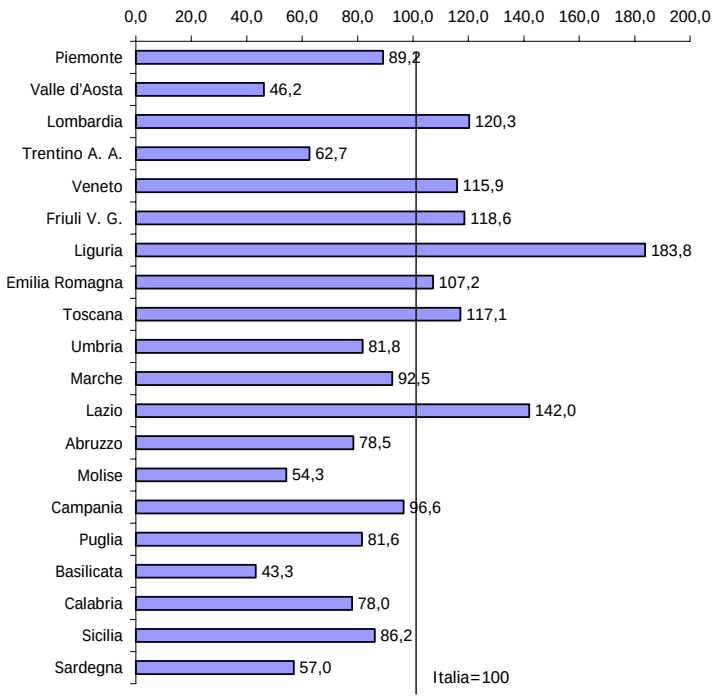
Nella graduatoria della dotazione infrastrutturale delle 103 province italiane nel 2004:

- Terni occupa la posizione n. 42

- Perugia occupa la posizione n. 55

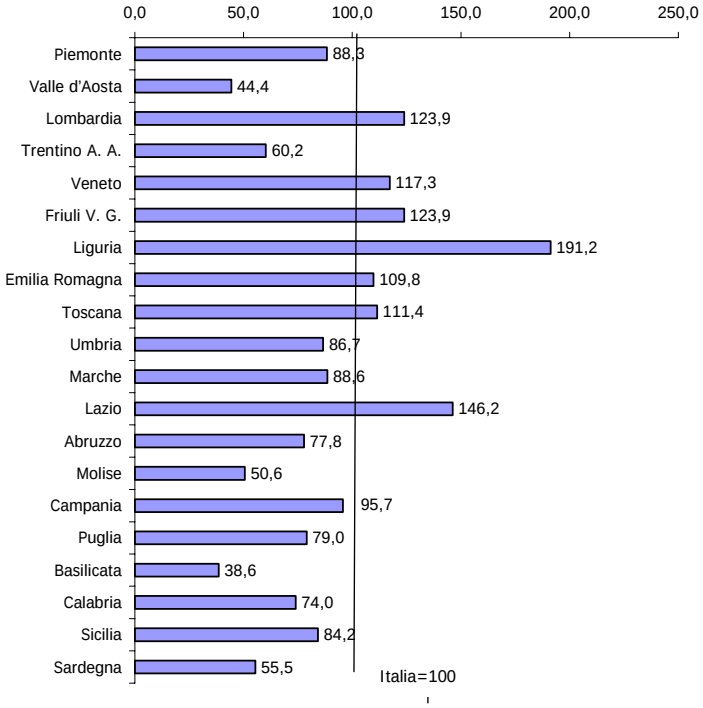
Il confronto con i dati precedenti, riferiti al 2001, mostra un miglioramento dell'indice medio dell'Umbria rispetto alla media nazionale. Nel 2001, posto pari a 100 l'indice di dotazione dell'Italia, l'Umbria disponeva di un indice medio pari a 81,8, nel 2004 risulta pari a 86,7.

Livello di dotazione infrastrutturale per regione
Anno 2001 (Italia =100)



Fonte: Unioncamere - Istituto Guglielmo Tagliacarne - Ottobre 2001

Livello di dotazione infrastrutturale per regione
Anno 2004 (Italia =100)



Fonte: Unioncamere - Istituto Guglielmo Tagliacarne - Maggio 2005/Giugno 2006

Passando ad esaminare in dettaglio le singole componenti dell'indicatore infrastrutturale, l'Umbria presenta per tutte le categorie, ad eccezione della rete ferroviaria, valori inferiori al dato medio del Paese.

Basti pensare che la rete ferroviaria possiede un indice di dotazione pari a più del doppio rispetto a quello medio dell'Italia. Tuttavia, occorre evidenziare che, sebbene, i chilometri di ferrovie presenti nella regione (rapportati alla popolazione ed alla superficie) siano elevati, questa regione necessita di più efficienti collegamenti ferroviari con le altre regioni.

A standard insoddisfacenti fanno riferimento la dotazione della rete stradale e del sistema aeroportuale che presentano un gap, rispettivamente, del 17% e del 20% nei confronti del dato medio dell'Italia.

Allargando l'analisi alle province dell'Umbria, emerge che **Perugia** cinquantacinquesima tra le 103 province italiane nella classifica della dotazione infrastrutturale complessiva, ricopre appena l'84° posto in quanto a dotazione per la rete stradale ed il 57° per la dotazione aeroportuale. Relativamente alle infrastrutture sociali (strutture sanitarie, strutture per l'istruzione e strutture culturali e ricreative) la provincia di Perugia presenta un gap più contenuto rispetto alla media nazionale.

La provincia di **Terni** che si colloca al 42° posto presenta un'adeguata dotazione delle infrastrutture di trasporto, di contro appare sottodimensionata, rispetto alla media nazionale, in particolare nel campo delle strutture sanitarie e dell'istruzione.

Sempre con riferimento alla dotazione infrastrutturale è opportuno riportare uno studio elaborato di recente dall'Istat nel quale oltre alla misurazione "fisica" della dotazione, fornisce anche indicazioni sulla funzionalità di tali infrastrutture[3].

L'infrastrutturazione stradale dell'Umbria, secondo i dati Istat, si caratterizza per una buona dotazione di strade comunali e statali, mentre presenta carenze di dotazione di grandi reti autostradali, e cioè di quella viabilità maggiore che dovrebbe mettere in comunicazione il territorio dell'area, oltre che al suo interno, anche rispetto alle altre regioni. L'Umbria è attraversata dall'autostrada A1 ovvero un collegamento

Dotazione di infrastrutture stradali(*)
(n. i. Italia = 100)

	Comunali	Provinciali	Statali	Autostradali
Perugia	118,9	85,7	110,0	7,4
Terni	87,4	91,6	118,0	107,0
Umbria	**110,8**	**87,3**	**112,0**	**32,6**
Centro	**101,8**	**101,9**	**97,3**	**89,3**
ITALIA	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Chilometri di strada rispetto alla superficie territoriale

Elaborazione Ance su dati Istat

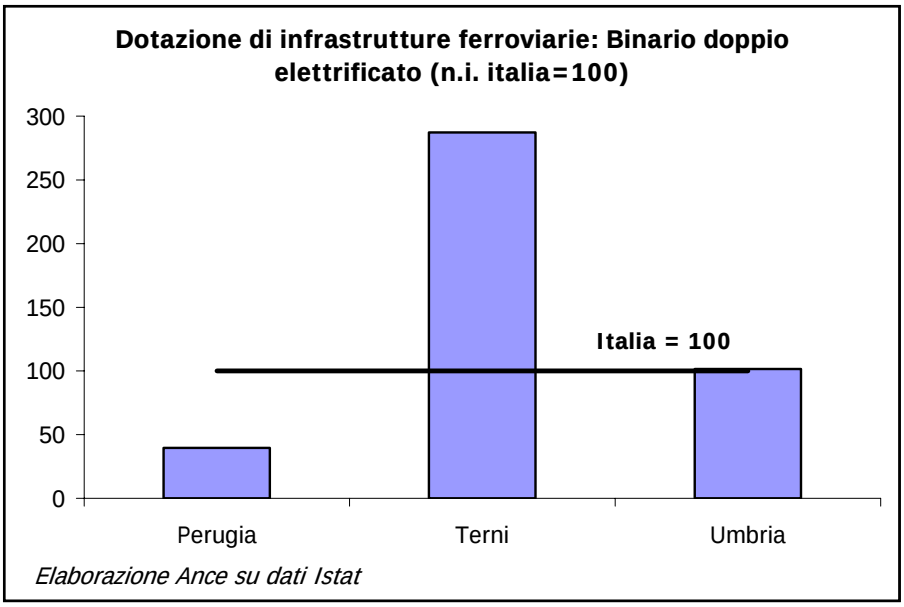
[3] Cfr. Istat, *Le infrastrutture in Italia – Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità*, Informazioni n. 7, 2006.

Nord-Sud e dalla superstrada E45 (Orte-Cesena) che, tuttavia, necessita di un maggior potenziamento. Dovrebbe essere poi facilitato il collegamento trasversale tra il Tirreno e l'Adriatico. Una connessione di questo tipo potrebbe mettere in collegamento la regione Umbria con le regioni dell'adriatico ed in particolare con i distretti produttivi che sono in queste regioni localizzati.

Con riferimento agli indici di "funzionalità" dei trasporti stradali, il rapporto Istat fornisce una misura dell'incidentalità della rete stradale. Da questo indicatore, calcolato come rapporto tra il numero dei decessi negli incidenti stradali ed il numero complessivo degli incidenti risulta che in **Umbria per ogni 1.000 incidenti circa 42 risultano mortali**, contro un dato di **media del Paese pari a circa 27**. Nel dettaglio provinciale si osserva che il tasso di mortalità è particolarmente elevato nella provincia di Terni (circa 49 morti ogni 1.000 incidenti), tuttavia, anche la provincia di Perugia presenta un tasso di mortalità superiore al dato medio dell'Italia (circa 39 morti ogni 1.000 incidenti).

Sempre con riferimento agli indici di funzionalità dei trasporti si rileva che non solo l'Umbria risulta carente di autostrade, ma non esiste nessuna autostrada a tre corsie.

Passando a considerare la **rete ferroviaria**, ed in particolare le linee a doppio binario elettrificato, sintomo di elevata tecnologia e velocità, emerge che, sebbene, l'Umbria presenti un livello di dotazione in linea con il dato medio nazionale, nel dettaglio provinciale si evidenziano notevoli differenze. Come si evince dal seguente grafico, la provincia di Perugia presenta un forte gap rispetto a Terni.



Con riferimento, infine, agli **aeroporti**, una tipologia infrastrutturale determinante per la logistica delle persone, ma anche delle merci, emerge che l'Umbria presenta un'estensione delle piste rispetto alla superficie territoriale inferiore alla media nazionale del 54%. Nella regione esiste il solo aeroporto civile di S. Egidio a circa 12 chilometri da Perugia.

Tutto ciò può costituire un vincolo allo sviluppo della regione, a meno di interevventi di potenziamento tali da fronteggiare la crescente domanda.

E' necessario uno sviluppo della rete autostradale che in più punti presenta casi di sottodimensionamento e saturazione, mentre le rete ferroviaria e le strutture aeroportuali mostrano la necessità di un maggiore potenziamento, integrazione ed efficienza.

Occorre incrementare la capacità di spesa in opere infrastrutturali per il territorio, considerando che, sempre dai dati Istat, risulta che in Italia il 15,8% dei lavori eseguiti in opere pubbliche si riferiscono ad opere stradali e aeroportuali, questo rapporto nel caso dell'Umbria scende al 6,4%. Analogamente, anche con riferimento ai lavori eseguiti per opere ferroviarie ed altre linee di trasporto, si rileva che in Italia circa il 12,7% dei lavori eseguiti in opere pubbliche viene destinata a questa tipologia, per la regione Umbria solo lo 0,1%.

GLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE

Nel 2005 gli investimenti in costruzioni sono risultati pari a 137.834 milioni di euro. Nel confronto con il 2004 registrano una crescita dello 0,5% rispetto al 2004.

E' il settimo anno consecutivo di crescita sebbene si confermi il rallentamento registrato a partire dal 2003 (+0,9% nel 2004; +1,4% nel 2003).

Considerando i comparti che caratterizzano il settore delle costruzioni secondo stime Ance, gli investimenti in abitazioni risultano pari a 72.112 milioni di euro, gli investimenti in costruzioni non residenziali private ammontano a 35.888 milioni di euro e gli investimenti in costruzioni non residenziali pubbliche a 29.834 milioni di euro.

Per **gli investimenti in costruzioni effettuati dal "settore pubblico allargato"** (infrastrutture e fabbricati non residenziali) l'Ance stima per il **2005 una flessione dell'1,5% in termini reali rispetto all'anno precedente**.

Questa valutazione è dovuta al progressivo ridimensionamento degli stanziamenti per le infrastrutture che si è verificato dal 2003 al 2005 (-43,6%) ed alla successiva riduzione dell'importo complessivo dei lavori posti in gara. L'importo dei bandi di gara, infatti, registra nel 2005 riduzioni, in termini reali dell'1,9%.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI NON RESIDENZIALI PUBBLICHE

Anni	milioni di euro correnti	milioni di euro 2000	var.% su anno prec. in quantità
2000	22.952	22.952	
2001	24.208	23.526	2,5
2002	25.282	23.762	1,0
2003	26.873	24.356	2,5
2004	29.150	25.209	3,5
2005	29.834	24.831	-1,5
2006 (*)	30.831	24.841	0,0
2007 (**)	31.729	24.965	0,5

(*) Preconsuntivi
(**) Previsioni
Fonte: Ance

Per l'anno 2006 l'Ance stima che i livelli di produzione rimarranno ancorati ai volumi dell'anno precedente. Una valutazione, questa, legata al dl 223 dello scorso luglio, che ha innalzato di 1 miliardo di euro il tetto di spesa per gli investimenti dell'Anas ed ha garantito una ulteriore provvista alle Fs, evitando così il temuto blocco dei lavori nei cantieri per tutto il 2006.

La stima sui livelli produttivi delle opere pubbliche nel 2006 deriva da dinamiche diverse nelle singole aree geografiche del Paese. In base ai risultati dell'indagine rapida effettuata dall'Ance nel mese di settembre scorso presso le imprese associate, si rileva una flessione del comparto delle opere pubbliche nell'area del Nord-Ovest (-2,1% nel confronto con il 2005) e del Nord-Est (-3,3%) a fronte di un tasso di crescita dello 0,7% nel Centro e di un significativo aumento del 4,1% nel Mezzogiorno.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI NON RESIDENZIALI PUBBLICHE PER AREA GEOGRAFICA

	Variazioni % in quantità 2006/2005
Nord – Ovest	-2,1
Nord – Est	-3,3
Centro	0,7
Mezzogiorno	4,1
Italia	**0,0**

Fonte: Ance

Per il 2007, dopo la flessione del 2005 e la sostanziale stazionarietà del 2006, **l'Ance prevede un modesto recupero delle costruzioni non residenziali pubbliche (+0,5% in termini reali).**

I BANDI DI GARA PER I LAVORI PUBBLICI

Lo scenario che emerge dall'analisi dei dati sui bandi di gara relativi al primo semestre 2006 mostra, in Italia, un mercato caratterizzato da un generale aumento dei bandi posti in gara a fronte di una diminuzione del valore a base d'asta.

Nel dettaglio tra gennaio e giugno 2006 risultano posti in gara 16.713 bandi per un importo complessivo di 14.280 milioni di euro ed un importo medio dei lavori di 854 mila euro. Nel confronto con il primo semestre 2005 il numero dei bandi è aumentato del 3,5% e l'importo complessivo è diminuito del 12,4%. Il taglio medio dei lavori evidenzia un decremento del 15,3% rispetto all'analogo periodo del 2005.

L'analisi per classi dimensionali mostra, nel periodo gennaio - giugno 2006, un mercato caratterizzato dalla crescita di interventi con importo fino a 50 milioni di euro (+3,6% nel numero e +5,5% in valore) e da una riduzione consistente delle opere di maggiore dimensione (da 23 gare del primo semestre 2005 per un valore di 5,8 miliardi di euro si passa a 14 gare per un importo complessivo di 3,2 miliardi nel primo semestre 2006).

Nei primi sei mesi del 2006 il mercato continua ad essere caratterizzato da una significativa presenza di grandi lavori sebbene con un'incidenza sul valore delle opere bandite più bassa rispetto al 2005.

Nel 2005, infatti, nella fascia di importo superiore ai 15 milioni di euro ricadono il 41% del valore dei lavori posti in gara, nel primo semestre 2006 il peso dei grandi lavori pari al 34,7% risulta più contento, ma comunque significativo.

L'analisi dei bandi per area geografica evidenzia un decremento generalizzato dell'importo degli avvisi posti in gara nei primi sei mesi del 2006. Relativamente al numero si assiste ad una riduzione dei bandi posti in gara per l' area del Nord, si registrano, invece, incrementi per le aree del Sud e del Centro.

I bandi di gara in Italia

Nel corso del 2005, sulla base dei dati rilevati da Infoplus ed elaborati dall'Ance, **risultano posti in gara 31.677 bandi di gara per lavori, per un importo complessivo di 31.505 milioni di euro**.

Il numero dei bandi, rispetto al 2004, **è diminuito del 2,7%, la diminuzione dell'importo complessivo** a base d'asta è pari al **-1,9%** (al netto dell'avviso relativo al ponte sullo stretto di Messina pubblicato nell'aprile del 2004 per un importo a base d'asta di 4.425,6 milioni di euro). Il taglio medio dei lavori, pari a 995.000 euro, è superiore a quello registrato nel 2004 (986.000 euro).

Se si considera l'avviso di gara relativo al "ponte sullo stretto di Messina", che rappresenta il 12% circa dell'ammontare del valore dei bandi posti in gara nel 2004, **il valore dei bandi**, pubblicati nel 2005, **registra un decremento del 13,8%** rispetto all'anno precedente.

BANDI DI GARA DI APPALTO PER LAVORI PUBBLICI

Importi in milioni di euro

	ANNO 2005(*)			Gennaio-giugno 2006(*)		
	numero	importo	importo medio	numero	importo	importo medio
Lavori edili	31.667	31.505	0,995	16.713	14.280	0,854
	Variazioni % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente					
- al netto del bando relativo al ponte sullo stretto di Messina	-2,7	-1,9	0,8	3,5	-12,4	-15,3
- compreso il bando relativo al ponte sullo stretto di Messina	-2,7	-13,8	-11,4			

(*) I bandi di gara pubblicati nel 2005 non comprendono gli avvisi relativi agli A.T.O. (Ambito Territoriale Ottimale) di Palermo e di Trapani del valore rispettivamente di 1,3 miliardi di euro e 590 milioni di euro per l'affidamento in concessione della gestione del servizio idrico integrato.
I bandi di gara pubblicati nel primo semestre del 2006 non comprendono le ripubblicazioni degli avvisi relativi agli A.T.O. di Palermo (1,3 miliardi di euro), di Catanzaro (314 milioni di euro), di Agrigento (502 milioni di euro), di Messina (640 milioni di euro) e di Trapani (590 milioni di euro).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

Anche il 2006, nel periodo analizzato gennaio-giugno, **si caratterizza per una generale riduzione del valore posto a base d'asta a fronte di un incremento del numero dei bandi posti in gara.** In particolare, nel primo semestre del 2006, risultano posti in gara 16.713 bandi per un importo complessivo di 14.280 milioni di euro ed un importo medio di 854.000 euro.

Nel confronto con i primi sei mesi del 2005 il numero dei bandi è cresciuto del 3,5% a fronte di una consistente riduzione (-12,4%) del valore complessivo.

Anche il taglio medio dei lavori posti in gara diminuisce del 15,3% (passando da 1,009 milioni di euro del primo semestre 2005 a 854 mila euro del primo semestre 2006).

Classi di importo

L'analisi per classi dimensionali mostra, nel periodo gennaio - giugno 2006, un mercato caratterizzato dalla crescita di interventi con importo fino a 50 milioni di euro (+3,6% nel numero e +5,5% in valore) e da una riduzione consistente delle opere di maggiore dimensione (-39,1% nel numero e -44,4% in valore).

Nei primi sei mesi del 2006 la performance migliore viene registrata, in termini di numero e valore, dai **bandi compresi nella classe di importo tra i 18,6 e 50 milioni di euro**: si è passati, infatti, da 37 gare per un ammontare complessivo di 1.174 milioni di euro del primo semestre 2005 a 48 gare per un valore di 1.406 milioni di euro del primo semestre 2006.

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN ITALIA
Importi in milioni di euro

Classi d'importo *(Euro)*	2005(*)			gennaio - giugno 2006(*)		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Fino a 1.000.000	27.339	6.909	*0,253*	14.583	3.616	*0,248*
1.000.001 - 6.197.000	3.836	8.500	*2,216*	1.869	4.056	*2,170*
6.197.001 - 18.592.000	361	3.663	*10,147*	199	1.959	*9,846*
18.592.001 - 50.000.000	94	2.867	*30,503*	48	1.406	*29,284*
50.000.001 - 75.000.000	22	1.387	*63,058*	6	401	*66,911*
75.000.001 - 100.000.000	8	688	*86,032*	2	198	*98,776*
oltre 100.000.000	17	7.490	*440,613*	6	2.645	*440,838*
Totale	**31.677**	**31.505**	***0,995***	**16.713**	**14.280**	***0,854***

(*) I bandi di gara pubblicati nel 2005 non comprendono gli avvisi riguardanti gli A.T.O. di Palermo e Trapani del valore rispettivamente di 1,3 miliardi di euro e 590 milioni di euro per l'affidamento in concessione del servizio idrico integrato. I bandi di gara pubblicati nel primo semestre 2006 non comprendono le ripubblicazioni degli avvisi riguardanti gli A.T.O. di Palermo (1,3 miliardi di euro), di Trapani (590 milioni di euro), di Messina (640 milioni di euro),di Catanzaro (314 milinioni di euro) e di Agrigento (502 milioni di euro).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

In termini tendenziali, nel periodo esaminato, le opere di questa classe registrano **ritmi di crescita pari al 29,7% in numero ed al 19,7% in valore**.

Buoni anche i risultati delle opere con **importo compreso tra i 6,2 ed i 18,6 milioni di euro** che mostrano incrementi del 12,4% nel numero e dell'11,3% in valore.

Più contenuta la crescita dei **bandi con importo fino a 6,2 milioni di euro** che aumentano nel numero del 3,4% ed in valore dell'1,9%.

I bandi con importo superiore ai 50 milioni di euro evidenziano risultati negativi **in termini di numero e di valore** (da 23 gare per un valore di 5,8 miliardi di euro del primo semestre 2005 si passa a 14 gare per un importo complessivo di 3,2 miliardi nel primo semestre 2006).

Per la prima **classe di importo compresa tra i 50 ed i 75 milioni** di euro le riduzioni sono rispettivamente pari al 40% nel numero ed al 35,4% in valore.

Più consistenti appaiono, invece, le flessioni per le **gare con importi compresi tra i 75 ed i 100 milioni di euro**, che rispetto al primo semestre del 2005, diminuiscono nel numero del 50% e nel valore di 41,6%.

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN ITALIA
Variazioni % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente

Classi d'importo (Euro)	2005(***)			gennaio - giugno 2006(***)		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Fino a 1.000.000	-3,3	2,1	*5,7*	3,6	3,5	*-0,1*
1.000.001 - 6.197.000	2,0	6,1	*4,0*	1,9	0,5	*-1,3*
6.197.001 - 18.592.000	3,4	3,6	*0,2*	12,4	11,3	*-1,0*
18.592.001 - 50.000.000	-11,3	-5,4	*6,7*	29,7	19,7	*-7,7*
50.000.001 - 75.000.000	29,4	33,3	*3,0*	-40,0	-35,4	*7,7*
75.000.001 - 100.000.000	0,0	-1,5	*-1,5*	-50,0	-41,6	*16,8*
oltre 100.000.000	-51,4	-17,0	*70,8*	-33,3	-45,7	*-18,6*
Totale (*)	**-2,7**	**-1,9**	***0,8***	**3,5**	**-12,4**	***-15,3***
Totale (**)	**-2,7**	**-13,8**	***-11,4***	**3,5**	**-12,4**	***-15,3***

(*) Senza il bando relativo al ponte sullo stretto di Messina pubblicato ad aprile 2004 dalla società Stretto di Messina S.p.A. per un importo di 4.425,6 milioni di euro.

(**) Compreso il bando relativo al ponte sullo stretto di Messina

(***) I bandi di gara pubblicati nel 2005 non comprendono gli avvisi riguardanti gli A.T.O. di Palermo e Trapani del valore rispettivamente di 1,3 miliardi di euro e 590 milioni di euro per l'affidamento in concessione del servizio idrico integrato. I bandi di gara pubblicati nel primo semestre 2006 non comprendono le ripubblicazioni degli avvisi riguardanti gli A.T.O. di Palermo (1,3 miliardi di euro), di Trapani (590 milioni di euro), di Messina (640 milioni di euro),di Catanzaro (314 milinioni di euro) e di Agrigento (502 milioni di euro).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

Infine le gare con importo superiore ai 100 milioni di euro si riducono nel numero del 33,3% e vedono quasi dimezzato il loro valore complessivo (-45,7%).

Tale decremento può essere spiegato dalla presenza, nel primo semestre 2005, del maxi-bando per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma (2.511 milioni di euro). Al netto di tale gara la classe di importo considerata registrerebbe una riduzione del valore complessivo più contenuta (-2,3%) ed il valore medio addirittura farebbe registrare un incremento del 53,6%.

Nei primi sei mesi del 2006, nonostante la forte riduzione nel numero e nell'importo dei bandi di dimensione rilevante, **il mercato continua ad essere caratterizzato da una significativa presenza di grandi lavori, sebbene con un'incidenza sul valore delle opere bandite più bassa rispetto al 2005.**

I lavori con importo superiore a 100 milioni di euro nel 2005 rappresentano il 23,8% del valore totale dei bandi posti in gara, lo stesso rapporto nel periodo gennaio-giugno 2006 è pari a 18,5%.

Confrontando l'articolazione dei bandi di gara per opere pubbliche tra la fine degli anni novanta ed il 2005 si evidenziano significativi cambiamenti che denotano una trasformazione della struttura del mercato dei lavori pubblici.

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN ITALIA

Composizione %

Classi d'importo (Euro)	2005(*)		gennaio - giugno 2006(*)	
	numero	importo	numero	importo
Fino a 1.000.000	86,3	21,9	87,3	25,3
1.000.001 - 6.197.000	12,1	27,0	11,2	28,4
6.197.001 - 18.592.000	1,1	11,6	1,2	13,7
18.592.001 - 50.000.000	0,3	9,1	0,3	9,8
50.000.001 - 75.000.000	0,1	4,4	0,0	2,8
75.000.001 - 100.000.000	0,0	2,2	0,0	1,4
oltre 100.000.000	0,1	23,8	0,0	18,5
Totale	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Fino a 18.600.000	**99,6**	**60,5**	**99,6**	**67,4**
18.600.001-50.000.000	**0,3**	**9,1**	**0,3**	**9,8**
oltre 50.000.000	**0,1**	**30,4**	**0,1**	**22,7**

(*) I bandi di gara pubblicati nel 2005 non comprendono gli avvisi riguardanti gli A.T.O. di Palermo e Trapani del valore rispettivamente di 1,3 miliardi di euro e 590 milioni di euro per l'affidamento in concessione del servizio idrico integrato. I bandi di gara pubblicati nel primo semestre 2006 non comprendono le ripubblicazioni degli avvisi riguardanti gli A.T.O. di Palermo (1,3 miliardi di euro), di Trapani (590 milioni di euro), di Messina (640 milioni di euro),di Catanzaro (314 milinioni di euro) e di Agrigento (502 milioni di euro).

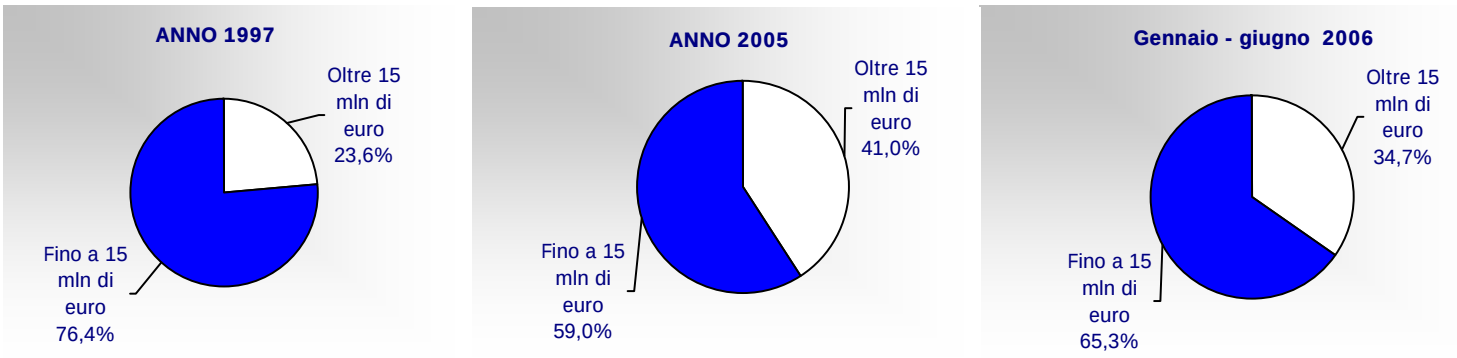
Elaborazione Ance su dati Infoplus

La lettura dei dati relativi ai bandi di gara per opere pubbliche mostra un'incidenza percentuale del 23,6% dei lavori superiori ai 15 milioni di euro sull'ammontare complessivo del valore dei bandi posti in gara alla fine degli anni novanta.

Nel corso degli ultimi anni si è assistito ad un progressivo aumento della quota percentuale di bandi di importo rilevante: nel 2005, infatti, nella fascia di importo superiore ai 15 milioni di euro ricadono il 41% del valore dei lavori posti in gara; nel primo semestre 2006 il peso dei grandi lavori pari a 34,7% risulta più contenuto, ma comunque significativo.

BANDI DI GARA PER OPERE PUBBLICHE SECONDO LE CLASSI DI IMPORTO IN ITALIA

Composizione % del valore



Elaborazione Ance su dati Infoplus

I bandi di gara per area geografica

L'analisi dei bandi per **area geografica** evidenzia, nei primi sei mesi del 2006, una flessione generalizzata del valore complessivo degli avvisi posti in gara. Con riguardo al numero delle gare bandite si assiste ad una riduzione dei bandi per l'area del Nord, a fronte di incrementi per le aree del Centro e del Mezzogiorno.

BANDI DI GARA PER AREA GEOGRAFICA IN ITALIA
Importi in milioni di euro

Area geografica	2005(*)			gennaio - giugno 2006(*)		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Nord	12.130	12.173	*1,004*	6.368	6.428	*1,009*
Centro	4.463	7.186	*1,610*	2.319	3.080	*1,328*
Sud ed Isole	14.837	11.242	*0,758*	7.904	4.435	*0,561*
Non Ripartibili rispetto all'area geografica	247	905	*3,662*	122	337	*2,761*
Totale	**31.677**	**31.505**	***0,995***	**16.713**	**14.280**	***0,854***

(*) I bandi di gara pubblicati nel 2005 non comprendono gli avvisi relativi agli A.T.O. (Ambito Territoriale Ottimale) di Palermo e di Trapani del valore rispettivamente di 1,3 miliardi di euro e 590 milioni di euro per l'affidamento in concessione della gestione del servizio idrico integrato.
I bandi di gara pubblicati nel primo semestre del 2006 non comprendono le ripubblicazioni degli avvisi relativi agli A.T.O. di Palermo (1,3 miliardi di euro), di Catanzaro (314 milioni di euro), di Agrigento (502 milioni di euro), di Messina (640 milioni di euro) e di Trapani (590 milioni di euro).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

Nel dettaglio, al Nord si rilevano diminuzioni sia nel numero delle opere poste in gara (-4,6%), sia nel valore complessivo a base d'asta (-2,3%).

Relativamente all'area del Centro si registra in termini di numero un incremento del 6,2%, accompagnato da una significativa diminuzione del valore dei bandi (-33,5% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente).

Tale riduzione è riconducibile alla presenza, nel primo semestre 2005, del bando relativo alla costruzione della linea C della Metropolitana di Roma (2.510 milioni di euro). Escludendo dal calcolo l'importo di tale intervento si registra per l'area geografica considerata una crescita in valore del 45,4%.

Il Sud e le Isole mostrano un andamento negativo in termini di valore del 3,8%, a fronte di un incremento del numero di avvisi posti in gara pari al 10,6%.

Nei primi sei mesi del 2006 la quota maggiore di lavori in termini di valore si concentra nel Nord: il 45% del valore degli interventi posti in gara è relativo ad opere da realizzare in questa area; il 31,1% nel Mezzogiorno ed il 21,6% nelle quattro regioni del Centro. In termini di numero di interventi è il Mezzogiorno a detenere la maggiore quota di lavori.

BANDI DI GARA PER AREA GEOGRAFICA IN ITALIA
Variazione % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente

Area geografica	2004(***)			2005(***)			gennaio - giugno 2006(***)		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Nord	-22,1	-12,5	12,3	-6,1	-3,5	2,7	-4,6	-2,3	2,5
Centro	-13,0	33,7	53,6	-2,3	18,6	21,4	6,2	-33,5	-37,3
Sud ed Isole	1,0	7,0	6,0	-0,1	-11,8	-11,8	10,6	-3,8	-13,0
Non Ripartibili rispetto all'area geografica	-5,9	-10,4	-4,8	9,8	32,6	20,7	-9,0	-29,4	-22,4
Totale (*)	**-11,5**	**1,5**	**14,7**	**-2,7**	**-1,9**	**0,8**	**3,5**	**-12,4**	**-15,3**
Totale (**)	**-11,5**	**15,5**	**30,5**	**-2,7**	**-13,8**	**-11,4**	**3,5**	**-12,4**	**-15,3**

(*) Senza il bando relativo al ponte sullo stretto di Messina pubblicato ad aprile 2004 dalla società Stretto di Messina S.p.A. per un importo di 4.425,6 milioni di euro.

(**) Compreso il bando relativo al ponte sullo stretto di Messina

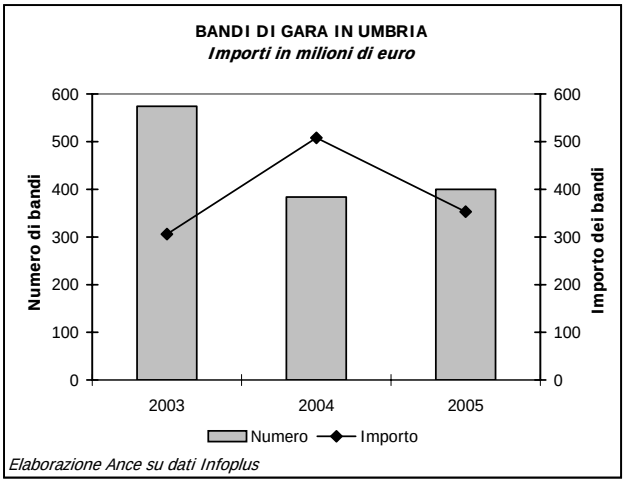
(***) I bandi di gara pubblicati nel 2004 non comprendo l'avvisop relativo all'A.T.O. (Ambito Territoriale Ottimale) di Messina per l'affidamento in concessione della gestione del servizio idrico integrato (886 milioni di euro).
I bandi di gara pubblicati nel 2005 non comprendono gli avvisi relativi agli A.T.O. di Palermo e di Trapani del valore rispettivamente di 1,3 miliardi di euro e 590 milioni di euro per l'affidamento in concessione della gestione del servizio idrico integrato.
I bandi di gara pubblicati nel primo semestre del 2006 non comprendono le ripubblicazioni degli avvisi relativi agli A.T.O. di Palermo (1,3 miliardi di euro), di Catanzaro (314 milioni di euro), di Agrigento (502 milioni di euro), di Messina (640 milioni di euro) e di Trapani (590 milioni di euro) per l'affidamento in concessione della gestione del servizio idrico integrato.

Elaborazione Ance su dati Infoplus

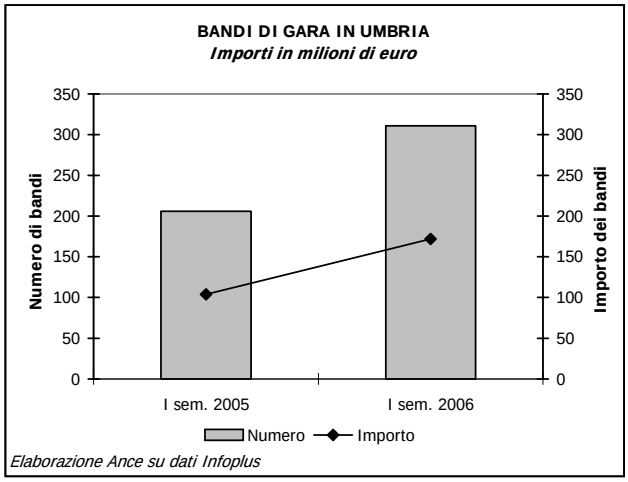
I bandi di gara in Umbria

Il monitoraggio dei bandi di gara per lavori pubblici effettuato dall'ANCE sulla base dei dati Infoplus rileva, nel corso del 2005, per la regione Umbria, un aumento nel numero degli avvisi posti in gara, a fronte di una forte riduzione dell'importo complessivo a base d'asta.

Nel dettaglio, **nel 2005** risultano censiti 400 interventi per un ammontare di 353 milioni di euro ed un importo medio pari a 882 mila euro. Nel confronto con il 2004 il **numero dei bandi risulta cresciuto del 4,2%**, mentre **l'importo complessivo** a base d'asta **registra un decremento del 30,5%.**



Elaborazione Ance su dati Infoplus



Elaborazione Ance su dati Infoplus

Anche il taglio medio delle opere scende sensibilmente, infatti, da 1,322 milioni del 2004 si passa agli 882 mila euro del 2005, con una riduzione del 33,3%.

Si ricorda che, nel 2004 la regione Umbria è stata caratterizzata da un andamento dei bandi di gara orientato allo sviluppo di alcune grandi opere (2 bandi di importo compreso tra i 40 e i 60 milioni di euro ed 1 di importo pari a 170 milioni di euro). Sempre nello stesso periodo si assiste ad una riduzione sia in numero che in valore delle opere di piccolo e medio taglio.

Nel 2005, viceversa, non sono presenti bandi superiori ai 75 milioni di euro.

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN UMBRIA

Classi d'importo *(Euro)*	Importi in milioni di euro								
	2003			2004(*)			2005		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Fino a 1.000.000	521	138	*0,264*	343	84	*0,244*	354	98	*0,276*
1.000.001 - 6.197.000	51	118	*2,314*	30	80	*2,670*	41	109	*2,670*
6.197.001 - 18.592.000	-	-	-	8	71	*8,903*	3	36	*12,012*
18.592.001 - 50.000.000	2	50	*25,140*	1	47	*46,900*	1	38	*38,050*
50.000.001 - 75.000.000	-	-	-	1	56	*55,556*	1	72	*71,500*
75.000.001 - 100.000.000	-	-	-	-	-	-	-	0	
oltre 100.000.000	-	-	-	1	170	*170,077*	-	-	-
Totale	**574**	**306**	***0,533***	**384**	**508**	***1,322***	**400**	**353**	***0,882***

(*) Nel mese di novembre 2004 sono stati pubblicati da Quadrilatero Umbria Marche SpA i bandi relativi ai maxi lotti n. 1 e n. 2 del sistema Asse Viario Marche - Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna. Il primo maxi lotto riguarda i lavori di completamento della direttrice SS. 77 Val di Chienti Civitanova Marche - Foligno per un importo complessivo di 1.174,5 milioni di euro (non ripartibili); il secondo maxi lotto è relativo ai lavori di completamento della direttrice Perugia - Ancona per un importo complessivo di 716,8 milioni di euro (non ripartibili).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN UMBRIA

Classi d'importo *(Euro)*	Variazioni % rispetto all'anno precedente					
	2004(*)			2005		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Fino a 1.000.000	-34,2	-39,2	*-7,6*	3,2	16,5	*12,9*
1.000.001 - 6.197.000	-41,2	-32,1	*15,4*	36,7	36,7	*0,0*
6.197.001 - 18.592.000	-	-	-	-62,5	-49,4	*34,9*
18.592.001 - 50.000.000	-50,0	-6,7	*86,6*	0,0	-18,9	*-18,9*
50.000.001 - 75.000.000	-	-	-	0,0	28,7	*28,7*
75.000.001 - 100.000.000	-	-	-	-	-	-
oltre 100.000.000	-	-	-	-100,0	-100,0	*-100,0*
Totale	**-33,1**	**65,9**	***148,0***	**4,2**	**-30,5**	***-33,3***

(*) Nel mese di novembre 2004 sono stati pubblicati da Quadrilatero Umbria Marche SpA i bandi relativi ai maxi lotti n. 1 e n. 2 del sistema Asse Viario Marche - Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna. Il primo maxi lotto riguarda i lavori di completamento della direttrice SS. 77 Val di Chienti Civitanova Marche - Foligno per un importo complessivo di 1.174,5 milioni di euro (non ripartibili); il secondo maxi lotto è relativo ai lavori di completamento della direttrice Perugia - Ancona per un importo complessivo di 716,8 milioni di euro (non ripartibili).

Elaborazione Ance su dati Infoplus

L'analisi per classi di importo, evidenzia due interventi con importo superiore ai 18 milioni di euro banditi entrambi dall'Università degli Studi di Perugia:

- concessione, esecuzione dei lavori e gestione di complessi edilizi destinati a strutture ricettive per uso foresteria universitaria e servizi connessi nonché attività di supporto e di ricerca - Facoltà di Ingegneria in località Santa Lucia (38,1 milioni di euro);
- costruzione e gestione decennale della nuova Facoltà di Medicina e Chirurgia S. Andrea delle Fratte (71,5 milioni di euro).

Relativamente ai lavori di piccolo taglio (importo fino ad un milione di euro) si rileva, nel corso del 2005, un incremento sia in numero (+3,2%), sia in valore (+16,5%).

Anche i bandi di importo compreso tra 1 e 6,2 milioni di euro fanno registrare, rispetto al 2004, una variazione positiva nel numero e nel valore pari al 36,7%.

Infine diminuiscono sensibilmente, sia nel numero (-62,5%), sia nel valore (-49,4%), i bandi compresi tra 6,2 e 18 milioni di euro.

Nei **primi sei mesi del 2006**, nella regione Umbria, sono stati posti in gara 311 bandi per un ammontare di 172 milioni di euro ed un importo medio di 553 mila euro.

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN UMBRIA

Classi d'importo *(Euro)*	gennaio - giugno 2005			gennaio - giugno 2006			Variazione % 2006/2005		
	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*	numero	importo	*importo medio*
Fino a 1.000.000	192	54	*0,282*	270	63	*0,235*	40,6	17,1	-16,7
1.000.001 - 6.197.000	13	37	*2,840*	38	69	*1,822*	192,3	87,6	-35,8
6.197.001 - 18.592.000	1	13	*12,693*	2	14	*6,802*	100,0	7,2	-46,4
18.592.001 - 50.000.000	-	-	-	1	26	*25,644*	-	-	-
50.000.001 - 75.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75.000.001 - 100.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
oltre 100.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	**206**	**104**	***0,504***	**311**	**172**	***0,553***	**51,0**	**65,7**	**9,7**

Elaborazione Ance su dati Infoplus

Nel confronto con il primo semestre 2005, il numero dei bandi cresce del 51%, l'importo complessivo del 65,7% e l'importo medio del 9,7%.

L'analisi per classi di importo evidenzia nella regione Umbria un mercato dei lavori pubblici caratterizzato prettamente da opere di piccolo e medio taglio. Si registra un solo grande intervento bandito dalla Azienda U.S.L. n. 2 dell'Umbria per la realizzazione Nuovo Ospedale Territoriale di Todi - Marsciano (25,6 milioni di euro).

BANDI DI GARA SECONDO LE CLASSI D'IMPORTO IN UMBRIA

Composizione %

Classi d'importo *(Euro)*	2004		2005		I sem. 2006	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Fino a 1.000.000	89,3	16,5	88,5	27,7	86,8	36,9
1.000.001 - 6.197.000	7,8	15,8	10,3	31,0	12,2	40,3
6.197.001 - 18.592.000	2,1	14,0	0,8	10,2	0,6	7,9
18.592.001 - 50.000.000	0,3	9,2	0,3	10,8	0,3	14,9
50.000.001 - 75.000.000	0,3	10,9	0,3	20,3	-	-
75.000.001 - 100.000.000	-	-	-	-	-	-
oltre 100.0000.000	0,3	33,5	-	-	-	-
Totale	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Elaborazione Ance su dati Infoplus

Confrontando l'articolazione dei bandi di gara per opere pubbliche tra la fine degli anni novanta e la situazione attuale si evidenziano significativi cambiamenti che denotano una trasformazione della struttura del mercato dei lavori pubblici.

Per l'Italia la lettura dei dati relativi ai bandi di gara per opere pubbliche mostra un'incidenza percentuale del 23,6% dei lavori superiori ai 15 milioni di euro sull'ammontare complessivo del valore dei bandi posti in gara alla fine degli anni novanta.

Nel corso degli ultimi anni si è assistito ad un progressivo aumento della medesima quota percentuale.

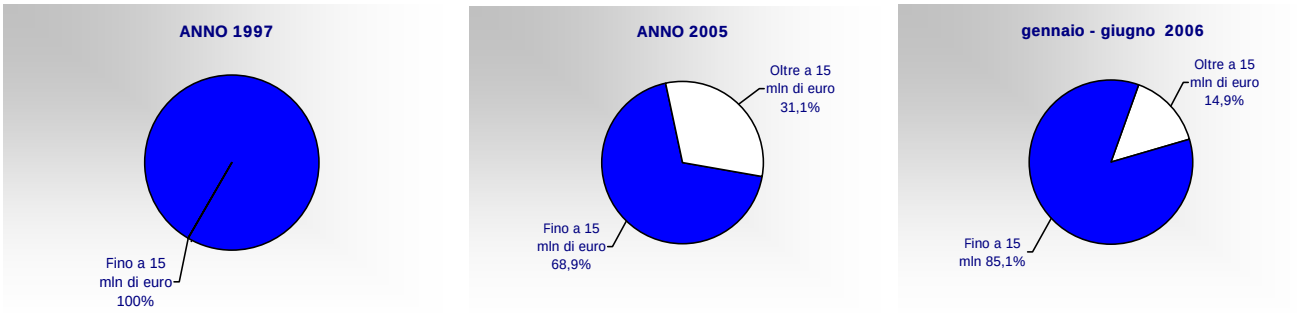
Nel 2004, infatti, nella fascia di importo superiore ai 15 milioni di euro ricadono il 45,1% del valore dei lavori posti in gara.

Nel 2005 il peso dei grandi lavori pur risultando più contento è comunque rilevante (41%).

Lo stesso confronto effettuato per l'Umbria evidenzia che nel 1997 non risultano banditi interventi con un valore superiore ai 15 milioni di euro. Nel 2004, invece, la quota dei grandi lavori (al netto dei due bandi relativi all'asse viario Marche - Umbria, il cui importo non è disaggregabile per regione[4]) è pari a 53,7%. Nel 2005 l'incidenza di tali opere sul totale dei lavori pubblici si riduce sensibilmente (31,1%). Anche nei primi sei mesi del 2006 il peso dei lavori oltre i 15 milioni di euro risulta esiguo pari al 14,9%.

[4] *Nel mese di novembre 2004 sono stati pubblicati da Quadrilatero Umbria Marche SpA i bandi relativi ai maxi lotti n. 1 e n. 2 del sistema Asse Viario Marche - Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna. Il primo maxi lotto riguarda i lavori di completamento della direttrice SS. 77 Val di Chienti Civitanova Marche - Foligno per un importo complessivo di 1.174,5 milioni di euro (non ripartibili); il secondo maxi lotto è relativo ai lavori di completamento della direttrice Perugia - Ancona per un importo complessivo di 716,8 milioni di euro (non ripartibili).*

BANDI DI GARA PER OPERE PUBBLICHE SECONDO LE CLASSI DI IMPORTO IN UMBRIA
Composizione % del valore



Elaborazione Ance su dati Infoplus

L'ATTUAZIONE DELLA FINANZA DI PROGETTO IN ITALIA E IN UMBRIA

Sintesi dei risultati

Anche nel primo semestre 2006, la finanza di progetto conferma il proprio ruolo di notevole rilievo tra gli strumenti per la realizzazione di infrastrutture.

Tra tutte le iniziative in partenariato pubblico-privato (PPP) le gare bandite con la procedura del promotore (art. 37 bis e ss. della Legge 109/1994 e smi) e con la concessione di costruzione e gestione (art. 19 co. 2. della Legge 109/1994) hanno raggiunto, nei primi sei mesi del 2006, un valore pari a 2.347,6 milioni di euro e rappresentano il 16,4% del valore dei bandi pubblicati in Italia nello stesso periodo.

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

Procedura	Totale gare
Bandi opere pubbliche	14.280
Gare di project financing(°)	2.348
Incidenza % gare PF/gare OOPP	**16,4%**

(*) 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

Tale risultato appare molto importante e conferma il valore emerso nel corso del 2005.

L'analisi della ripartizione per classi di importo, poi, offre ulteriori elementi di riflessione sul contributo del project financing alla realizzazione di infrastrutture.

Infatti, l'incidenza delle procedure esaminate varia sensibilmente in relazione al valore degli interventi.

Il peso maggiore delle iniziative in project financing sul complesso dei lavori edili, riguarda le gare di importo superiore ai 50 milioni di euro pari al 46,9% degli interventi in opere pubbliche. Significativa è anche l'importanza degli interventi tra i 6,2 ed i 50 milioni di euro che presentano un'incidenza del 16,4% rispetto ai bandi di lavori pubblici.

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

classi di importo *(euro)*	I semestre 2005				I semestre 2006			
	numero	importo	importo medio	*Incid. % PF/OOPP*	numero	importo	importo medio	*Incid. % PF/OOPP*
		milioni di euro				*milioni di euro*		
Valore non disponibile	25	-	-	*0*	27	0,0	-	*0*
Fino a 1.000.000	32	16,2	0,5	*0,5*	33	17,7	0,5	*0,5*
1.000.0001 a 6.197.000	58	170,0	2,9	*4,2*	84	257,8	3,1	*6,4*
6.197.001 - 18.592.000	34	347,9	10,2	*19,8*	24	228,6	9,5	*11,7*
18.592.001 - 50.000.000	8	259,7	32,5	*22,1*	10	323,0	32,3	*23,0*
50.000.001-75.000.000	2	121,3	60,6	*19,5*	3	183,6	61,2	*45,7*
75.000.001 - 100.000.000	-	-	-	*0,0*	0	0,0	-	*0,0*
100.000.001 - 500.000.000	3	558,2	186,1	*51,0*	2	548,4	274,2	*58,3*
oltre 500.000.001	2	1.265,3	632,7	*33,5*	1	788,7	788,7	*46,3*
Totale	**164**	**2.738,6**	**19,7**	***16,8***	**184**	**2.347,8**	**15,0**	***16,4***
Bandi con val. non disponibile	**25**	**-**	**-**		**27**	**-**	**-**	
Fino a 6.197.000	**90**	**186**	**2,1**	***2,5***	**117**	**275**	**2,4**	***3,6***
6.197.001-50.000.000	**42**	**607,5**	**14,5**	***20,7***	**34**	**551,5**	**16,2**	***16,4***
50.000.001-500.000.000	**5**	**679,5**	**135,9**	***33,1***	**5**	**732,0**	**146,4**	***47,5***
oltre 500.000.001	**2**	**1.265,3**	**632,7**	**33,5**	**1**	**788,7**	**788,7**	***46,3***

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Come detto nei primi sei mesi del 2006 il mercato della finanza di progetto in Italia conferma l'ottima performance già osservata negli studi precedenti, soprattutto con riguardo al numero delle iniziative. Complessivamente le gare hanno fatto registrare un incremento nel numero del 12,2%, cui si accompagna una flessione in termini di valore bandito del 14,3%.

Tale riduzione è dovuta al calo degli importi delle gare su proposta del promotore, che nel corso del primo semestre 2006 hanno visto più che dimezzato il valore degli interventi posti in gara (-54,7% rispetto al primo semestre 2005).

Una delle ragioni di tale ridimensionamento può essere trovata nella totale assenza di gare di grande dimensione bandite con questa procedura. Nel primo semestre 2005, si ricorda, invece, la presenza dei due maxi bandi per la Linea 5 Metropolitana di Milano (503,1 milioni) e per l'autostrada Cremona – Mantova sud (762,2 milioni). Al netto di tali opere le gare su proposta del promotore, nel primo semestre 2006, mostrano una crescita in valore del 3,1%.

EVOLUZIONE DELLA FINANZA DI PROGETTO : ANNI (2003 - 2006) - *numero ed importo in milioni di euro*

Procedura Gare	2003		2004		2005		I semestre 2006	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Avvisi per sollecitare le proposte	594	4.008,0	643	5.821,9	632	5.771,2	307	5.368,4
Gare sulle proposte dei promotori	99	1.174,6	132	1.106,6	125	2.841,8	81	1.022,8
Aggiudicazioni ai sensi della procedura del Promotore	82	2.453,0	128	1.103,0	120	1.472,5	31	721,6
Gare di concessione di costruzione e gestione	154	3.222,7	276	1.017,3	191	2.231,0	103	1.324,8
Aggiudicazioni gare di concessione di costruzione e gestione	20	264,0	75	923,3	127	2.620,2	25	412,5

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Nello stesso periodo le **gare di concessione di costruzione e gestione** si rivelano il vero volano del mercato, con un aumento in valore del 175,1% ed una crescita nel numero pari al 12%.

La crescita negli importi è dovuta soprattutto alla presenza della maxi-gara per la realizzazione della tratta Lorenteggio-Sforza Policlinico della Linea 4 della Metropolitana di Milano, il cui importo di 788,7 milioni pesa per circa il 60% sul totale delle concessioni di costruzione e gestione.

Anche i dati sulle **aggiudicazioni** appaiono di notevole interesse.

Tra gennaio e giugno di questo anno sono state aggiudicate complessivamente 56 gare, 31 mediante la procedura del promotore, per un valore complessivo di 721,6 milioni di euro e 25 con la concessione di costruzione e gestione, per un ammontare di 412,6 milioni. Nello stesso periodo del 2005 le gare aggiudicate sono state 64: 27 hanno riguardato gare su iniziativa del promotore per un importo di 426 milioni di euro e 37 hanno riguardato opere da realizzarsi mediante la procedura ad iniziativa pubblica per un valore complessivo di 2 miliardi, dovuto in gran parte all'aggiudicazione dell'autostrada a pedaggio Asti-Cuneo (1.779,4 milioni di euro).

Infine, gli **avvisi indicativi** mostrano una flessione nel numero (-24,4%) a fronte di un incremento dell'importo del 166,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Avvisi indicativi

Nella procedura della finanza di progetto ad iniziativa privata, l'avvio della collaborazione tra soggetti pubblici e soggetti privati è rappresentato dall'avviso indicativo, con il quale l'ente concedente sollecita pubblicamente, e con la massima trasparenza, le proposte che i promotori privati formulano per ciascun intervento precedentemente inserito nella programmazione triennale dei lavori pubblici.

Sebbene, quindi, gli avvisi indicativi si riferiscano ad una fase preliminare e incerta rispetto alla concreta realizzazione degli interventi, analizzarne il valore e le dinamiche appare un utile indicatore dell'attenzione posta dalle amministrazioni pubbliche allo strumento della finanza di progetto.

Contrariamente a quanto emerso con continuità nel passato, nel primo semestre 2006 si assiste ad una consistente riduzione del numero degli avvisi pubblicati (-24,4% rispetto allo stesso periodo del 2005).

Ad un primo superficiale giudizio di contrazione dell'interesse verso lo strumento del project financing può seguire un'analisi più approfondita delle ragioni di tale risultato.

La crescita sostenuta nel numero degli avvisi che nel passato caratterizzava ogni analisi, più che evidenziare una crescita del mercato sembrava derivare da una scarsa attenzione, da parte delle amministrazioni pubbliche, sulla reale fattibilità delle iniziative.

La crescente distanza, nei numeri e nella dinamica, tra gli avvisi e le gare testimoniava un alta "mortalità" delle iniziative oltre i livelli fisiologicamente accettabili per tale mercato.

Il senso della riduzione osservata, nel periodo gennaio - giugno 2006, nel numero degli avvisi indicativi può essere trovato in una maggiore consapevolezza degli enti pubblici interessati di predisporre degli studi di fattibilità chiari e dettagliati prima di inserire gli interventi nei propri programmi triennali al fine di vagliare la concreta possibilità di ricorrere al mercato privato.

Nel primo semestre del 2006 sono stati pubblicati 307 avvisi indicativi per un valore complessivo di 5,4 miliardi di euro con un incremento dell'importo pari al 166,2%.

AVVISI INDICATIVI – *numero ed importo in milioni di euro*

	I sem. 2005	I sem. 2006	var. %
numero avvisi	406	307	-24,4%
avvisi con valore noto	322	278	-
importo totale	2.016,8	5.368,4	+166,2%
valore medio	6,3	19,3	-

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Le gare su proposta del promotore

Nel corso del primo semestre 2006 sono state poste in gara 81 opere con la procedura ad iniziativa privata, contro le 72 dello stesso periodo del 2005.

GARE SU PROPOSTA DEL PROMOTORE

numero ed importo in milioni di euro

	I sem. 2005	I sem. 2006	var %
numero gare	72	81	12,5%
gare con valore noto	72	80	-
importo totale	2.256,9	1.022,8	-54,7%
importo medio	31,3	12,8	

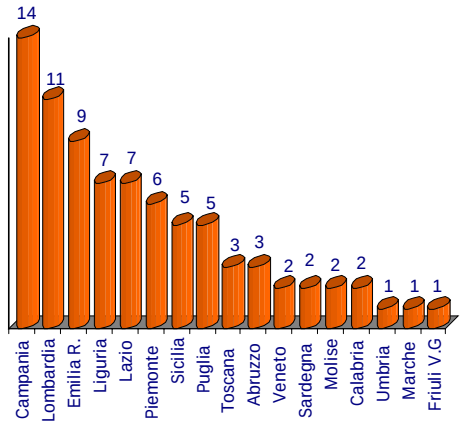
Elaborazione Ance su dati Infopieffe

L'analisi degli importi mostra, invece, una diminuzione consistente, pari a circa il 55% (da 2.256,9 milioni del primo semestre 2005 si passa a 1.022,8 milioni di euro nel primo semestre del 2006), derivante dall'assenza di gare di grosso calibro nel corso dei primi sei mesi del 2006.

La ripartizione delle gare per classi di importo fa emergere una crescita nel numero e nel valore degli interventi di importo compreso tra 1 e 6,2 milioni di euro. Gli interventi con importo superiore ai 50 milioni di euro rimangono stazionari nel numero, a fronte di una crescita negli importi (+25,7%).

A livello regionale, la Campania si è distinta nel corso del primo semestre 2006 per aver messo in gara il maggior numero di interventi (14) per un importo complessivo di 126,2 milioni di euro.

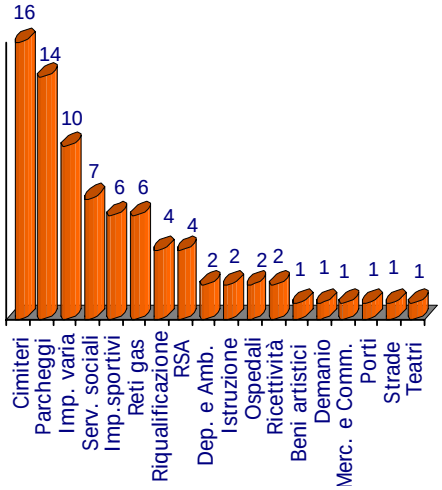
GARA SU PROPOSTA DEL PROMOTORE:
Ripartizione per regioni
gennaio - giugno 2006 - numero



Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Appare interessante osservare la ripartizione per categorie di opere, dalla quale emerge che, delle 97 gare bandite, 16 riguardano i cimiteri per complessivi 52,6 milioni di euro e 14 i parcheggi (113,8 milioni di euro).

GARE SU PROPOSTA DEL PROMOTORE:
Ripartizione per categorie
gennaio - giugno 2006 - numero



Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Le concessioni di costruzione e gestione

Nella concessione di costruzione e gestione il partenariato si fonda attorno a un progetto posto in essere dalla pubblica amministrazione in base al quale i privati offrono la propria attività realizzativa e gestionale. Si parla, quindi, di finanza di progetto ad iniziativa pubblica.

Nei primi sei mesi del 2006 queste gare hanno fatto registrare una crescita nel numero del 12% (da 92 gare del primo semestre 2005 si passa a 103 gare nel primo semestre 2006) ed un forte incremento dell'importo complessivo (+175,1%), derivante soprattutto dalla presenza della maxi-gara per la realizzazione della Linea 4 della Metropolitana - prima tratta funzionale da Lorenteggio a Sforza Policlinico bandita dal comune di Milano (788,7 milioni di euro).

CONCESSIONE DI COSTRUZIONE E GESTIONE
numero ed importo in milioni di euro

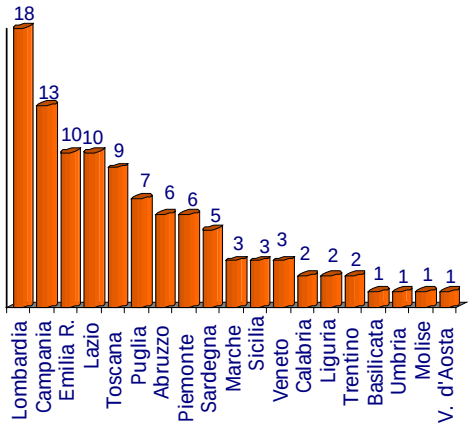
	I sem. 2005	I sem. 2006	var %
numero di gare	92	103	+12,0%
gare con valore noto	67	77	-
importo totale	481,6	1.324,8	+175,1%
valore medio	7,2	17,2	

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Il valore di questo intervento pesa, infatti, per quasi il 60% sul totale degli importi posti in gara.

La scomposizione del mercato per classi di importo evidenzia che alla crescita dell'importo complessivo hanno contribuito anche opere di importo più contenuto (al di sotto dei 75 milioni di euro).

CONCESSIONE DI COSTRUZIONE E GESTIONE: Ripartizione per regioni gennaio-giugno 2006 - numero



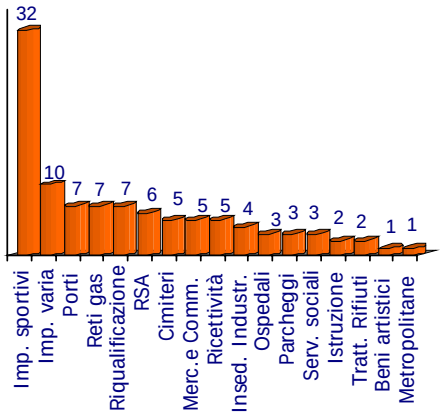
Elaborazione Ance su dati Infopieffe

A livello regionale, la Lombardia non solo è la regione più attiva nella ricerca di partnership con soggetti privati (18 opere), ma anche quella con il più elevato importo bandito (806,5 milioni di euro).

Seguono la Campania (13 interventi per un valore di 40 milioni di euro), l'Emilia Romagna ed il Lazio entrambe con 10 opere del valore rispettivamente di 100,5 milioni e di 12,6 milioni di euro.

Impianti sportivi ed interventi di impiantistica varia (realizzazione di reti Wi-Fi, reti a banda larga, impianti di illuminazione, parchi eolici ecc.) per le gare di concessione di costruzione e gestione risultano le categorie di opere più richieste dalle amministrazioni pubbliche: per le prime sono stati effettuati 32 interventi per complessivi 107,4 milioni, mentre, per le seconde sono state bandite 10 gare per un valore di 2,8 milioni.

CONCESSIONE DI COSTRUZIONE E GESTIONE:
Ripartizione per categorie
gennaio - giugno 2006 - numero



Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Le aggiudicazioni

Nel corso del primo semestre 2006 sono state aggiudicate complessivamente 56 gare, 31 mediante la procedura del promotore, per un valore di 721,8 milioni di euro, e 25 con la concessione di costruzione e gestione, per un ammontare di 412,5 milioni di euro.

Tra le gare di maggiore rilievo aggiudicate con la procedura del promotore si segnalano quelle per la realizzazione del centro polifunzionale in Via A. Emo nel comune di Roma (41,7 milioni), del Nuovo Ospedale della Valpocevera - Genova (68,6 milioni) e del Linea 5 della metropolitana di Milano (503,1 milioni).

Tra le aggiudicazioni delle gare di concessione di costruzione e gestione si segnalano quelle relative alla realizzazione di due ospedali, quello di Vimercate in Lombardia (119,6 milioni di euro) e quello di Ferrara in località Cona in Emilia Romagna (135,6 milioni di euro).

Il mercato del project in Umbria

In Umbria lo strumento del project financing sembra essere quasi del tutto inutilizzato.

L'analisi dei risultati mostra che nel 2005 su 400 gare di opere pubbliche solo 2 sono state bandite con le procedure previste dalla finanza di progetto, sebbene la loro incidenza rispetto al valore degli appalti in opere pubbliche sia stata pari al 12,9%.

Anche nei primi sei mesi del 2006 sono state bandite solo due gare, una relativa alla realizzazione del parcheggio intermodale di Pian di Massiano nel comune di Perugia con la procedura del promotore (7,7 milioni di euro) e l'altra relativa alla ristrutturazione, riorganizzazione e gestione la mensa universitaria di via Pa-

scoli dell'università degli studi di Perugia con la procedura ad iniziativa pubblica (12,9 milioni di euro).

EVOLUZIONE DELLA FINANZA DI PROGETTO IN UMBRIA (2004-2006) - Importi in milioni di euro

Procedura	2004		2005		I sem. 2006	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Avvisi indicativi	3	32,0	5	10,9	1	23,5
Gare su proposta promotori	3	6,9	1	7,4	1	7,7
Aggiudicazioni ai sensi della procedura del promotore	2	6,2	-	-	-	-
Gare di concessione di costruzione e gestione	7	18,7	1	38,1	1	12,9
Aggiudicazioni gare di concessione di costruzione e gestione	1	1	5	17,0	-	-

Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Rapportando il valore di questi due interventi a quello complessivo degli appalti pubblici banditi nella regione Umbria nel primo semestre del 2006 si registra un'incidenza pari al 12%.

INCIDENZA DEL MERCATO DEL PROJECT FINANCING SULLE GARE IN OPERE PUBBLICHE

Procedura	ITALIA					UMBRIA			
	2005			I sem. 2006		2005		I sem. 2006	
	Numero	Importo (mln €)		Numero	Importo (mln €)	Numero	Importo (mln €)	Numero	Importo (mln €)
		Totale gare	Esclusi bandi > 500 milioni (°°)						
Bandi opere pubbliche	31.667	31.505	26.492	16.713	14.280	400	353	311	172
Totale gare di project financing(°)	316	5.072,8	2.559	184	2.348	2	45,5	2	20,7
Incid. % gare PF/gare OOPP	1,0	**16,1**	**9,7**	1,1	**16,4**	0,5	**12,9**	0,6	**12,0**

(°) Il dato prende in considerazione sia le gare ai sensi della procedura del promotore, sia quelle per concessioni di costruzione e gestione.
(°°) Per i bandi di project financing l'importo è considerato al netto del valore dei maxi-bandi relativi alla realizzazione della centrale elettrica del Sulcis (1.248 milioni) del tratto autostradale Cremona - Mantova sud (762,2 milioni) e della Linea 5 della metropolitana di Milano (503,1 milioni di euro). Per i bandi di opere pubbliche l'importo risulta calcolato al netto del valore del bando per la linea C della Metropolitana di Roma (2.511 milioni), oltre che delle gare sopra ricordate di project financing.

Elaborazione Ance su dati Infoplus ed Infopieffe

Nel 2005, in Umbria, sono stati censiti 5 *avvisi indicativi*, per un valore complessivo di 10,9 milioni, mentre nei primi sei 2006 si rileva un solo avviso indicativo, pubblicato dalla USL n. 2 di Perugia per la costruzione del nuovo ospedale territoriale del Lago Trasimeno e la riconversione dell'ospedale di Città della Pieve (23,5 milioni di euro).

Con riguardo alle *aggiudicazioni*, nel corso del 2005, sono state affidate 5 gare in concessione di costruzione e gestione, per un importo complessivo di 17 milioni di euro, relative alle seguenti opere:

- parcheggio a Porta Romana, a Foligno (3,3 milioni);
- riqualificazione della piazza del mercato nella frazione di Bastardo nel Comune di Giano dell'Umbria (5,7 milioni);
- parcheggio San Pietro nel comune di Gubbio (8 milioni);
- sistemazione di alcuni locali in piazza Santa Marina nel Comune di Castel Ritaldi (importo non segnalato);
- rete di distribuzione del gas Metano nelle frazioni di Calzolaro, Banchetti, Ranchi e Verna nel comune di Umbertide (importo non segnalato).

Nel primo semestre 2006 non è stata aggiudicata alcuna gara.

LE RISORSE DESTINATE DALLO STATO ALLE INFRASTRUTTURE - LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER IL 2007

La manovra di finanza pubblica per il 2007 presenta molteplici aspetti in grado di incidere in modo consistente sul settore delle costruzioni, impedendo, di fatto, di esprimere un giudizio univoco sul complesso delle misure introdotte.

In questa sede ci soffermeremo sulle disposizioni finanziarie di finanziamento di programmi per nuove infrastrutture, attraverso i consueti metodi di analisi, in modo da consentire un confronto intertemporale.

Sulla base di tali analisi, per il 2007 si può stimare un **aumento** delle risorse destinate a nuove infrastrutture **del 25,1% in termini reali rispetto al 2006.**

Tale risultato offre un parziale recupero del pesante taglio operato con la manovra finanziaria del 2006 (-23,8%), che, peraltro, si sommava a quelli disposti nelle due finanziarie precedenti (2005 e 2004), fino a raggiungere una riduzione del 43,6% nel triennio.

MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2007
Risorse per nuove infrastrutture
milioni di euro

	2005	2006	2007
Risorse a legislazione vigente*	**4.472**	**3.648**	**3.648**
Consistenza dei capitoli secondo la Tabella F	**13.247**	**10.256**	**10.959**
Articolato**	**-**	**-**	**3.201**
Totale Manovra	**17.720**	**13.904**	**17.808**
Variazione in termini nominali	*- 10,6%*	*- 21,5%*	*+ 28,1%*
*Variazione in termini reali****	*- 13,9%*	*- 23,8%*	*+ 25,1%*

** Nel 2007 le risorse a legislazione vigente si suppongono costanti rispetto al 2006*

*** Tra le risorse disposte con l'articolato del disegno di legge vengono ricompresi i 500 milioni di euro del soppresso Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, destinati alla prosecuzione degli interventi dell'Anas sulla Salerno-Reggio Calabria*

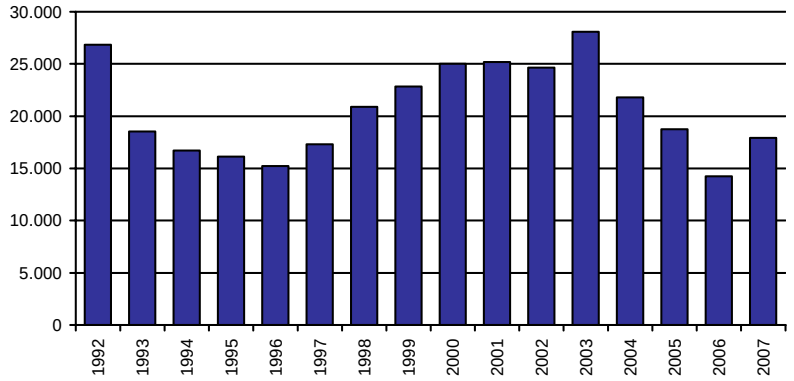
**** Deflatore del settore delle costruzioni: 3,9% per il 2005, 3,0% per il 2006, 2,4% per il 2007*
Elaborazione Ance su Ddl finanziaria per il 2007

Lo studio è stato realizzato confrontando le risorse iscritte nel bilancio dello Stato per il 2006 con quelle che, sulla base delle previsioni contenute nel disegno di legge finanziaria in commento, saranno iscritte nel bilancio 2007.

Nel calcolo si è stimata l'invarianza dei capitoli di bilancio che non sono stati modificati dalla manovra finanziaria. Una volta completata l'analisi dei singoli

capitoli del bilancio dello Stato destinati a nuovi investimenti infrastrutturali, il risultato conseguito potrà subire parziali modifiche.

RISORSE DISPONIBILI PER NUOVE INFRASTRUTTURE
milioni di euro 2007



Elaborazione Ance su bilancio dello Stato - vari anni

Nel calcolo delle risorse non è stato considerato il finanziamento relativo all'Alta Velocità.

Nell'articolato del disegno di legge sono contenute previsioni di spesa per interventi infrastrutturali per 3.201 milioni di euro.

Tra i settori oggetto di ulteriori finanziamenti, previsti dalle tabelle allegate al disegno di legge, spicca l'apporto al capitale sociale dell'Anas, pari a 1.120 milioni di euro nel 2007, e a 1.560 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009, per complessivi 4.240 milioni di euro nel triennio.

Disegno di Legge Finanziaria 2007
Interventi infrastrutturali nell'articolato

milioni di euro

Provvedimento	Tipo di spesa	2007	Invest. attivabile (1)	2008	Invest. attivabile (1)	2009	Invest. attivabile (1)	TOTALE	Invest. attivabile nel 2007
art. 68 - Edilizia scolastica	*Autorizz. di spesa*	*50,0*	**50,0**	*100,0*	**100,0**	*100,0*	**100,0**	**250,0**	**50,0**
art. 129 - Salvaguardia di Venezia	*Autorizz. di spesa*	*15,0*	**15,0**	*15,0*	**15,0**	*15,0*	**15,0**	**45,0**	**15,0**
art. 130 - Città dello sport a Roma	*Stralciato*	-	**-**	-	**-**	-	**-**	**-**	**-**
art. 130 - Palazzo dei congressi a Roma	*Stralciato*	-	**-**	-	**-**	-	**-**	**-**	**-**
art. 130 - Roma Capitale	*Autorizz. di spesa*	*150,0*	**150,0**	*150,0*	**150,0**	*150,0*	**150,0**	**450,0**	**150,0**
art. 131 - MAXXI di Roma	*Stralciato*	-	**-**	-	**-**	-	**-**	**-**	**-**
art. 134 - Alta Velocità	*Autorizz. di spesa*	-	**-**	*900,0*	**900,0**	*1.200,0*	**1.200,0**	**2.100,0**	**-**
art. 134 - Rete ferroviaria tradizionale	*Autorizz. di spesa*	*2.000,0*	**2.000,0**	*2.000,0*	**2.000,0**	-	**-**	**4.000,0**	**2.000,0**
art. 135 - Infrastrutture Guardia Costiera	*Autorizz. di spesa*	*3,0*	**3,0**	*3,0*	**3,0**	*3,0*	**3,0**	**9,0**	**3,0**
art. 135 - Infrastrutture Capitanerie di porto	*Contributo quindicennale*	*5,0*	**58,5**	*5,0*	**58,5**	*5,0*	**58,5**	**175,5**	**14,6**
art. 135 - Legge Obiettivo	*Contributo quindicennale*	*95,0*	**1.100,0**	*95,0*	**1.100,0**	*95,0*	**1.100,0**	**3.300,0**	**275,0 (2)**
art. 139 - Terremoto Umbria e Marche	*Autorizz. di spesa*	*50,0*	**50,0**	*25,0*	**25,0**	*25,0*	**25,0**	**100,0**	**50,0**
art. 140 - Trasporto rapido di massa	*Autorizz. di spesa*	*10,0*	10,0	*10,0*	10,0	*10,0*	10,0	**30,0**	**10,0**
art. 159 - Abusivismo edilizio	*Autorizz. di spesa*	*3,0*	3,0	*3,0*	3,0	*3,0*	3,0	**9,0**	**3,0**
art. 187 - Alloggi Forze Armate	*Autorizz. di spesa*	*20,0*	20,0	*20,0*	20,0	*20,0*	20,0	**60,0**	**20,0**
art. 164 - Ristrutturazione Accademie	*Autorizz. di spesa*	*10,0*	10,0	-	-	-	-	**10,0**	**10,0**
art. 142 - Fondo di garanzia autostrade	*Autorizz. di spesa*	*500,0*	500,0	-	-	-	-	**500,0**	**500,0**
art. 193 - Piano straordinario asili nido	*Autorizz. di spesa*	*100,0*	100,0	*100,0*	100,0	*100,0*	100,0	**300,0**	**100,0**
TOTALE		*3.011*	**4.069,5**	*3.426*	**4.484,5**	*1.726*	**2.784,5**	**11.338,5**	**3.200,6**

(1) Esprime la quantità di investimenti attivabili nel caso di contributi pluriennali con rata annuale pari al contributo autorizzato. Il tasso di interesse è riferito a quello correntemente applicato dalla Cassa Depositi e Prestiti (3,885%, 3,987% e 4,104 % per mutui rispettivamente decennali, quindicennali e ventennali).

(2) Prima parte di un utilizzo in quattro anni delle risorse attivabili con i contributi pluriennali, in ipotesi di utilizzo lineare delle somme attivate.

Elaborazione Ance su Ddl finanziaria per il 2007

A tali risorse l'Anas potrà sommare quelle giacenti sul Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane, che ammonta a 500 milioni di euro di disponibilità e 1.873 milioni di crediti nei confronti dei concessionari autostradali. Tali risorse saranno utilizzate dall'Anas per il proseguimento degli interventi sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, già approvati dal Cipe.

Inoltre, all'Anas saranno dovuti i proventi derivanti dal sovrapprezzo sui pedaggi autostradali, autorizzati dalla stessa finanziaria.

Sul risultato complessivo, tuttavia, pesa il rischio legato all'effettiva operatività del Fondo istituito presso l'INPS con le risorse accantonate per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei trattamenti di fine rapporto.

Infatti, tali risorse, in gran parte destinate al finanziamento di interventi infrastrutturali, potranno essere effettivamente utilizzate solo in seguito alla valutazione positiva di questo nuovo strumento contabile da parte delle Autorità statistiche comunitarie.

Interventi infrastrutturali finanziati con le risorse del Fondo TFR

(Articolo 84, comma 5)

milioni di euro

articolo	intervento	2007	2008	2009
137, co. 1	Alta Velocità/Alta Capacità	-	900,0	1.200,0
137, co. 5	Rifinanziamento rete tradizionale F.S.	2.000,0	1.200,0	-
Tab. D	Apporto al capitale sociale dell'Anas	1.120,0	1.560,0	1.560,0
Tab. D	Edilizia penitenziaria e giudiziaria	100,0	100,0	100,0
Tab. D	Difesa del suolo	200,0	265,0	265,0
Tab. D	Bonifica siti inquinati	65,0	100,0	100,0
Tab. D	Autostrada A1: Variante di valico	8,0	4,0	-
Tab. D	Autostrada A6: Torino-Savona	8,0	4,0	-
Tab. D	Potenziamento tratte autostradali	30,8	15,4	-
Tab. D	Edilizia universitaria	10,0	10,0	-
Totale		**3.541,8**	**4.158,4**	**3.225,0**

Elaborazione Ance su Ddl Finanziaria 2007

Occorrerà, quindi, vigilare con attenzione sull'effettiva riuscita di tale metodo di finanziamento, che riguarda la quasi totalità delle nuove risorse destinate all'adeguamento infrastrutturale del Paese.

Inoltre è opportuno compiere una valutazione più approfondita sugli effetti delle norme di contenimento delle spese delle amministrazioni locali, per le quali il tetto alle spese sostenute è stato sostituito da interventi di contenimento dei saldi.

A fronte di tale inasprimento verso gli Enti locali il Governo ha offerto una maggiorazione dell'addizionale IRPEF locale e, con particolare riguardo alle opere infrastrutturali, tasse di scopo e di soggiorno, finalizzate ad opere pubbliche per il rinnovamento urbano.

LA LEGGE OBIETTIVO IN UMBRIA

Il Programma delle opere strategiche

Il Programma delle opere strategiche della Legge Obiettivo, approvato dal CIPE con la delibera 121 del 21 dicembre 2001, prevede 228 macro-interventi per un totale di 125.858 milioni di euro.

Il Programma è stato recentemente rivisitato per ricomprendere alcuni interventi aggiuntivi e per aggiornare il quadro finanziario.

Il costo complessivo per la realizzazione delle opere strategiche ammonta ora a 173.400 milioni di euro. L'aggravio dei costi, pari al 38%, è dovuto in gran parte dal passaggio di oltre l'80% degli interventi da studi di fattibilità a progetti preliminari e, in alcuni casi, definitivi.

Per quanto riguarda le opere ricadenti nel territorio umbro, la tabella che segue mostra il quadro aggiornato, secondo quanto disposto dal CIPE.

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN UMBRIA

per categorie di intervento - valori in milioni di euro

	Delibera 130/2006
	Costo (*)
Sistemi ferroviari	
Trasversale Ferroviaria Orte - Falconara	3.023,84
Sistemi stradali e autostradali	
Asse viario Fano - Grosseto: tratta Le Ville - Parnacciano	1.853,56
Quadrilatero Marche - Umbria: SS 77 tratta Foligno - Civitanova Marche; SS76 tratta Pianello - Valfabbrica	2.058,30
Strada "Tre Valli"(Ascoli - Salaria - E45): tratta Spoleto - Acquasparta	630,43
Tratta Terni - Rieti (prolungamento Cesena - Terni - Orte E45)	234,74
Nodo di Perugia	732,43
Riqualificazione E45: Cesena - Orte	nd
Hub interportuali	
Piastra logistica dell'Umbria (Terni, Foligno, Città di Castello)(**)	58,60

(*) il costo si riferisce all'intero intervento e non alla sola tratta umbra

(**) si è considerato il costo approvato dal CIPE non essendo disponibile il dettaglio della categoria "Hub interportuali" che ricomprende l'intervento nella delibera CIPE 130/2006

Fonte: Delibere CIPE 121/2001 e 130/2006

I vincoli di finanza pubblica e l'eccessiva numerosità ed eterogeneità degli interventi inseriti nella Legge Obiettivo hanno spinto il Ministro delle Infrastrutture ad operare una revisione del Programma delle opere strategiche per fissare un ordine di priorità tra le opere approvate dal CIPE.

A tal fine, nella riunione del 29 settembre 2006, è stata approvata l'istituzione di due tavoli di lavoro, il primo dovrà ricostruire lo stato di attuazione delle opere, il secondo, invece, valuterà le possibili modifiche normative da apportare alla legge obiettivo in relazione anche alle criticità emerse in tema di partecipazione degli Enti locali all'iter approvativo dei progetti e in materia di impatto ambientale.

Oltre al lavoro tecnico del CIPE, il Ministro delle infrastrutture ha provveduto in questi mesi ad incontrare i presidenti di tutte le Regioni affrontando questioni più propriamente politiche.

In attesa di conoscere le scelte operate dal Governo, il Ministero delle infrastrutture ha reso note, nell'allegato infrastrutture al DPEF 2007-2011, i principi in base ai quali saranno individuati gli interenti strategici prioritari.

In particolare, il Governo ha riconosciuto la necessità di portare a termine l'iter procedimentale e attuativo delle opere approvate dal CIPE e cantierate, cioè in corso di esecuzione, o affidate, cioè opere per le quali è stato individuato il soggetto realizzatore, oppure, infine, ancora in fase di gara.

Sulle base di tali criteri, le opere localizzate in Umbria incluse tra quelle prioritarie, saranno il Quadrilatero Marche-Umbria e la strada Terni – Rieti, come interventi affidati, e la strada Tre Valli nella tratta Eggi-San Sabino, come intervento in gara.

Da fonti giornalistiche risulta che il Ministro delle infrastrutture, in visita in Umbria, ha dichiarato le necessita di completare le infrastrutture trasversali tra Tirreno e Adriatico, quali la ferrovia Orte-Falconara e la E78 tra Fano e Grosseto. Tra le priorità, sembrerebbe confermata la realizzazione del Quadrilatero e del Nodo di Perugia.

Le deliberazioni del CIPE

Il CIPE, dal dicembre 2001 ad oggi, ha approvato 8 interventi localizzati in Umbria per complessivi 6.264 milioni di euro.

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

Intervento	Delibera CIPE	Costo intervento	Importi ex L. 166/02	Altre Disponibilità	Totale risorse disponibili (D=B+C)		Risorse da reperire (E=A-D)	
		(A)	(B)	(C)	*Importo*	*%*	*Importo*	*%*
Quadrilatero Marche-Umbria *	93/2002 13/2004 145/2005 nd/2006	2.157,00	920,00	166,72	1.086,72	50,4%	1.070,28	49,6%
SS "tre Valli": tratto Eggi - S.Sabino	56/2003	14,56	14,56	-	14,56	100,0%	-	0,0%
Autostrada Terni-Rieti: tratto Terni - confine regionale	131/2003	234,74	-	234,74	234,74	100,0%	-	0,0%
Piastre logistiche dell'Umbria	15/2004	58,60	29,30	29,30	58,60	100,0%	-	0,0%
Ferrovia Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	68/2005	532,34	-	532,34	532,34	100,0%	-	0,0%
Nodo di Perugia	nd/2005	732,43	-	310,00	310,00	42,3%	422,43	57,7%
SS "tre Valli": tratto Eggi - Acquasparta	146/2005	615,88	-	-	-	0,0%	615,88	100,0%
Ferrovia Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano **	nd/2006	1.918,00	-	-	-	0,0%	1.918,00	100,0%
TOTALE		**6.263,55**	**963,86**	**1.273,10**	**2.236,97**		**4.026,59**	

** la Delibera CIPE 13/2004 prevede la seguente copertura finanziaria: 650 milioni di euro a carico della legge obiettivo da stanziare successivamente; 40,2 milioni di euro dalla vendita e utilizzazione del materiale pregiato proveniente dagli scavi delle gallerie; 50 milioni di euro dal capitale sociale; circa 300 milioni di euro da "ricavi da cattura di valore" derivanti dal Piano di Area Vasta come meglio specificato nel testo.*

*** L'intervento ha ottenuto la sola approvazione tecnica da parte del CIPE.*

Elaborazione ANCE su Delibere CIPE

Nelle Delibere di approvazione sono indicate, per ciascuna opera, le risorse a vario titolo disponibili che ammontano complessivamente a 2.237 milioni di euro. Circa il 43% di tali risorse sono a valere sui fondi stanziati per la Legge Obiettivo (art. 13 legge 166/2002).

Per il finanziamento totale delle opere fin qui approvate dal CIPE è necessario reperire ancora 4.027 milioni di euro. Le risorse mancanti riguardano per il 48% la tratta Foligno-Fabriano della linea ferroviaria Orte-Falconara e per il 27% il Quadrilatero Umbria – Marche. Per quest'ultima opera è previsto lo stanziamento di altri fondi per la Legge Obiettivo e un complesso sistema di finanziamento, detto Piano di area vasta, che coinvolgerà tutti i soggetti che, a vario titolo, trarranno beneficio dalle infrastrutture.

I bandi di gara pubblicati

Fino ad oggi sono stati pubblicati 5 bandi di gara[5] relativi alle opere strategiche localizzate sul territorio umbro per un totale posto a base d'asta di 2.126 milioni di euro.

LE OPERE STRATEGICHE DELLA REGIONE UMBRIA BANDITE DOPO IL 21/12/2001

milioni di euro

INTERVENTI	BASE D'ASTA	DATA BANDO	STATO DI ATTUAZIONE
Quadrilatero Marche - Umbria: I maxilotto	1.174,5	19/11/2004	Appalto aggiudicato
Quadrilatero Marche - Umbria: II maxilotto	716,8	19/11/2004	Appalto aggiudicato
Autostrada Terni-Rieti: tratto Terni-confine regionale	170,0	29/03/2004	Appalto aggiudicato
Ferrovia Orte - Falconara: tratta Spoleto - Campello	55,6	06/08/2004	Appalto aggiudicato
Strada Tre Valli: tratto Eggi-San Sabino	9,7	12/08/2005	Appalto aggiudicato
TOTALE	**2.126,5**		

Elaborazione ANCE su bandi di gara

Lo stato di attuazione delle opere aggiornato al 31 ottobre 2006

Autostrada Terni – Rieti, tratto: Terni (loc. San Carlo) – confine regionale

L'intervento che rientra nel sistema stradale Orte – Civitavecchia prevede la realizzazione di un tratto di oltre 10 chilometri di collegamento fra lo svincolo di Terni – est ed il confine regionale umbro verso Rieti.

[5] *I dati derivano da un controllo incrociato, aggiornato al 31 ottobre 2006, 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.*

Il progetto è stato approvato in via definitiva dal CIPE il 19 dicembre 2003 e posto in gara nel Marzo 2004 dall'ANAS Spa. Il bando di gara, per l'appalto integrato dell'opera, del valore di 170 milioni di euro, è stato aggiudicato dal Consorzio Stabile Uniter il 27 gennaio 2005.

Il termine dei lavori è previsto per il 2008.

Quadrilatero Marche - Umbria

Sulla Gazzetta Ufficiale del 19 novembre 2004 n. 272, sono stati pubblicati due bandi di gara per l'affidamento a general contractor della realizzazione del Quadrilatero Marche Umbria.

La realizzazione degli interventi prevede un costo totale di 2.157 milioni di euro, così ripartiti:

1° Maxi-Lotto: S.S. 77 – S.S. 78 Val di Piastra: 1.174,0 milioni di euro

2° Maxi-Lotto: S.S. 76 – S.S. 318 – Pedemontana : 716,8 milioni di euro

Per la copertura di questo investimento, il piano economico finanziario, approvato dal CIPE lo scorso 27 maggio 2004, assegna a valere sulle risorse della Legge Obiettivo 900 milioni di euro di cui 424 per le opere del I maxilotto e 476 per quelle del II maxilotto.

Sono, inoltre, disponibili altri 166,7 milioni di euro derivanti dal piano triennale dell'ANAS e dai fondi post-terremoto.

Il resto dei fondi verranno reperiti attraverso un ulteriore ricorso a nuovi fondi per la Legge Obiettivo e a un complesso sistema di coinvolgimento dei diversi soggetti che, a vario titolo, trarranno beneficio dalle infrastrutture.

Lo strumento utilizzato per la realizzazione del Quadrilatero Marche-Umbria, che costituisce uno dei progetti pilota selezionati dal Ministero dell'Economia per il coinvolgimento di capitali privati, è il Piano di Area Vasta (PAV).

Con il PAV vengono individuati i soggetti istituzionali e imprenditoriali che, ricorrendo ai mercati finanziari, possono anticipare parte dei benefici futuri e contribuire al finanziamento delle infrastrutture (ricavi da cattura di valore).

Nel caso del Quadrilatero tali risorse deriveranno da accordi con gli enti locali interessati e dai versamenti delle Camere di commercio per aumento della tassa di iscrizione delle imprese.

Nel giugno 2003 è stata costituita la società di scopo Quadrilatero Marche-Umbria Spa, partecipata per il 51% da Anas Spa e per il 49% da Sviluppo Italia. Tale società, oltre a progettare e coordinare gli interventi, sarà il referente finanziario che ricorrerà al credito del sistema bancario e presterà le relative garanzie senza gravare sui bilanci degli enti locali.

Il primo maxi-lotto è stato aggiudicato a dicembre 2005 dall'impresa austriaca Strabag.

Il secondo maxi-lotto, invece, sarà realizzato dal Consorzio Operae, composta da TOTO Spa e Consorzio Stabile ERGON Engineering and Contracting Scrl.

Con riferimento all'attuazione del PAV, il CIPE, nella seduta del 29 marzo 2006, ha provveduto ad approvare i progetti preliminari delle Aree Leader, ossia gli interventi, da realizzare attraverso le procedure della Legge Obiettivo, funzionali e strettamente collegati al sistema viario.

Nella stessa seduta sono stati stanziati, a valere sulle risorse della Legge Obiettivo, 20 milioni di euro, necessari per l'acquisizione dei terreni delle Aree Leader.

La Quadrilatero Marche Umbria Spa bandirà le gare per l'individuazione e la selezione dei concessionari che realizzeranno e gestiranno le Aree approvate.

Strada "Tre Valli": tratto Eggi – S.Sabino

L'intervento è ricompreso nell'opera di completamento e di potenziamento del collegamento tra Spoleto ed Acquasparta.

La Regione Umbria ha ritenuto prioritario anticipare la realizzazione del primo tratto a due corsie Eggi – San Sabino per facilitare la fluidificazione del traffico e per la sicurezza del nodo di Spoleto.

Con la delibera 56/2003 il CIPE ha approvato il progetto definitivo e concesso, a valere sulle risorse della legge obiettivo, un finanziamento di 14,56 milioni di euro a completa copertura finanziaria dell'intervento.

Ad agosto 2005 è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione dei lavori, successivamente aggiudicato.

Strada "Tre Valli": tratto Eggi – Acquasparta

L'opera collega la SS3 Flaminia (Eggi) alla E45 in località Acquasparta.

Il progetto preliminare è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l'istruttoria nel marzo 2003 ed è stato approvato dal CIPE con la delibera 146/2005.

Inizialmente si era previsto di realizzare una strada a due corsie. Successivamente, la necessità di connetterla ad altre arterie stradali a quattro corsie, ha imposto di cambiarne la tipologia. Ciò ha determinato un considerevole aumento dei costi rispetto alla prima stima riportata sulla Delibera 121/2002 che fissava il costo dell'opera 196,254 milioni di euro.

Nodo di Perugia

L'opera comprende un sistema di varianti al raccordo autostradale di Perugia con la A1 e la E45 che permetteranno il miglioramento della viabilità intorno al centro urbano.

Nel novembre 2003 l'Anas Spa ha deliberato lo stanziamento di fondi per 310 milioni di euro. Le risorse residue, pari a 202 milioni di euro, sono a carico della Legge Obiettivo e saranno autorizzate dal CIPE a valere su quelle ex art.13 L.166/2002.

Il progetto preliminare articolato in due parti è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e trasporti nel marzo 2003. La Commissione di Valutazione di

Impatto Ambientale ha espresso parere negativo su una delle due parti. E' stato pertanto ripubblicato un secondo progetto adeguato alle richieste e alle prescrizioni.

Il CIPE, nella seduta del 3 agosto 2005 ha provveduto ad approvare in linea tecnica e con prescrizioni, il progetto preliminare per un costo di 732, 43 Meuro.

I finanziamenti disponibili riguardano il primo lotto funzionale e ammontano a 310 milioni di euro a valere sul Contratto di programma Anas 2003/2005.

Piastre logistiche di Terni, Foligno e Città di Castello

Le tre piastre logistiche costituiscono la risposta che la Regione Umbria intende dare alla crescente domanda degli operatori nel settore dell'autotrasporto e della logistica.

I progetti preliminari sono stati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la fase istruttoria nel marzo 2003 e il 27 maggio 2004 sono stati approvati dal CIPE.

La Regione per favorire la realizzazione dell'opera ha finanziato il 50% dell'importo complessivo pari a 58,6 milioni di euro. Il CIPE ha inoltre autorizzato il finanziamento del restante 50% a valere sulle risorse della Legge Obiettivo.

Trasversale ferroviaria Orte – Falconara:

La Trasversale ferroviaria Orte-Falconara, rappresenta l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la direttrice Adriatica.

La linea, interamente elettrificata, è prevalentemente a semplice binario, il doppio binario si trova solo tra Orte e Terni e tra Campello sul Clitunno e Foligno.

La tratta Spoleto-Terni è stata approvata dal CIPE, a maggio 2005, per un costo complessivo di 532 milioni di euro interamente finanziato nel Contratto di Programma RFI.

La tratta Foligno-Fabriano, da 1.918 milioni di euro, invece, ha ottenuto l'approvazione tecnica da parte del CIPE, a marzo 2006, senza però alcuna copertura finanziaria.

Per quanto riguarda il tratto umbro, i lavori attualmente risultano in corso per il raddoppio della tratta Spoleto – Campello. L'intervento era stato bandito ad agosto 2004 per un importo a base d'asta di 55,6 milioni di euro.