

2009

SECONDO RAPPORTO  
SULLE INFRASTRUTTURE IN  
ITALIA

Volume I

*29 maggio 2009 – 1<sup>a</sup> edizione*

*Il Rapporto sulle Infrastrutture in Italia 2009 – Volume I è stato curato dalla Direzione Affari Economici e Centro Studi dell'Ance:  
Antonio Gennari (Direttore), Anna Bimbo, Maria Grazia Nurra, Giovanna Altieri, Romain Bocognani,  
Francesco Manni, Amalia Sabatini, Elena Colopardi, Giacomo Nervegna, Martino Ricci.*

# INDICE

<b>NOTA DI SINTESI</b> .....	<b>5</b>
<b>CAPITOLO 1 – LE INFRASTRUTTURE PER COMPETERE</b> .....	<b>21</b>
➤ 1.1 – INFRASTRUTTURE E CRESCITA ECONOMICA .....	21
1.1.1 <i>Le infrastrutture al centro dei programmi anticrisi dei principali Paesi</i> .....	26
1.1.2 <i>L'importanza delle infrastrutture per la competitività delle imprese</i> .....	27
➤ 1.2 – GLI EFFETTI ECONOMICI DELLE INFRASTRUTTURE SULLA CRESCITA ECONOMICA .....	30
➤ 1.3 – LA SPESA DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE PER INVESTIMENTI FISSI.....	32
➤ 1.4 – GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE ED IL CONTRIBUTO DEL SETTORE ALL'ECONOMIA, CONFRONTO EUROPEO .....	33
1.4.1 <i>Gli investimenti in infrastrutture in Italia</i> .....	34
➤ 1.5 – IL RUOLO DELLE CITTÀ NELLE DINAMICHE DI CRESCITA .....	39
1.5.1 <i>Aumenta la popolazione che vive nelle città</i> .....	39
1.5.2 <i>Le città si espandono e creano movimento</i> .....	41
1.5.3 <i>Le strategie possibili in Europa: tredici tipologie di città</i> .....	42
1.5.4 <i>I fattori strategici della competitività: innovazione, imprenditorialità, talento, connettività</i> .....	43
1.5.5 <i>Le opportunità offerte dagli interventi di riqualificazione e trasformazione urbana per l'attuazione delle strategie</i> .....	44
1.5.6 <i>Reti e nodi per garantire la competitività nazionale e connettere i territori</i> .....	45
<b>CAPITOLO 2 – LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE ITALIANA A CONFRONTO CON I PRINCIPALI PAESI EUROPEI</b> .....	<b>47</b>
➤ 2.1 – RETE STRADALE ED AUTOSTRADALE, UN DIVARIO CRESCIUTO SEMPRE PIÙ RAPIDAMENTE DAGLI ANNI '70 .....	47
➤ 2.2 – RETE FERROVIARIA, SOLO NEGLI ULTIMI ANNI L'ITALIA È STATA AL PASSO DEGLI ALTRI PAESI EUROPEI.....	51
2.2.1 <i>La rete ferroviaria convenzionale</i> .....	51
2.2.2 <i>La rete Alta Velocità/Alta capacità</i> .....	52
2.2.3 <i>Quote di mercato delle modalità ferroviaria e stradale</i> .....	55
➤ 2.3 – PORTI MARITTIMI, UN'ETERNA OPPORTUNITÀ PER IL PAESE .....	57
➤ 2.4 – AEROPORTI, NUOVE PROSPETTIVE CON LA CRISI? .....	60
➤ 2.5 – LE INFRASTRUTTURE FLUVIALI .....	63
➤ 2.6 – MOBILITÀ URBANA, POCHE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ QUOTIDIANA .....	65
2.6.1 <i>Reti metropolitane</i> .....	65
2.6.2 <i>Reti tranviarie</i> .....	66
2.6.3 <i>La mobilità sostenibile</i> .....	68
➤ 2.7 – PRODUZIONE ENERGETICA ED INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO DELL'ENERGIA.....	69
2.7.1 <i>La produzione di energia elettrica e di gas</i> .....	69
2.7.2 <i>La dotazione ed i limiti delle infrastrutture energetiche in Italia</i> .....	73
➤ 2.8 – INFRASTRUTTURE CARCERARIE, UNA SOTTODOTAZIONE A LIVELLO EUROPEO .....	75
➤ 2.9 – INFRASTRUTTURE SCOLASTICHE, UN QUADRO PREOCCUPANTE .....	76
<b>CAPITOLO 3 – I PROGRAMMI DI INVESTIMENTO IN INFRASTRUTTURE, STATO DI ATTUAZIONE E STRATEGIE PER COMPETERE</b> .....	<b>78</b>
➤ 3.1 – LE ULTIME DECISIONI E LE SCELTE STRATEGICHE DEL GOVERNO .....	78
3.1.1 <i>Decreto Anticrisi, riprogrammazione del Fas e decisioni del Cipe</i> .....	78
3.1.2 <i>Il quadro programmatico presentato al Cipe</i> .....	78
3.1.3 <i>Assegnazioni formali di fondi già effettuate a progetti e programmi</i> .....	79
➤ 3.2 – LA PROGRAMMAZIONE DI ANAS SPA.....	79
3.2.1 <i>Il piano degli investimenti ANAS 2007-2011</i> .....	82
➤ 3.3 LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INVESTIMENTI DELLE FERROVIE DELLO STATO .....	92
3.3.1 <i>Il Contratto di Programma Rfi 2007-2011</i> .....	92
➤ 3.4 – IL RITARDO NELL'AVVIO DEI PROGRAMMI DEI FONDI STRUTTURALI EUROPEI 2007-2013 .....	97
3.4.1 <i>Le Regioni italiane destinatarie dei Fondi Strutturali 2007-2013</i> .....	97
3.4.2 <i>Le risorse disponibili nell'ambito della programmazione unitaria 2007-2013</i> .....	98
3.4.3 <i>Le risorse per infrastrutture provenienti dai fondi Strutturali nelle Regioni del Mezzogiorno</i> .....	99
3.4.4 <i>Il ritardo nell'avvio dei programmi</i> .....	102

➤ 3.5 – LA CONTINUA INCERTEZZA DELLA PROGRAMMAZIONE DEL FONDO AREE SOTTOUTILIZZATE 2007-2013 .....	102
3.5.1 <i>I tagli al Fas e la riprogrammazione delle risorse nazionali</i> .....	102
3.5.2 <i>La nuova dotazione finanziaria del Fas per il periodo 2007-2013 e la ripartizione delle risorse tra fondi nazionali e programmi regionali</i> .....	103
3.5.3 <i>Le risorse del Fas per le infrastrutture</i> .....	106
3.5.4 <i>Il quadro aggiornato delle risorse del Fas</i> .....	108
➤ 3.6 – L'INVESTIMENTO STRATEGICO NELLE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO (TEN-T) .....	111
3.6.1 <i>Sintesi dell'analisi</i> .....	111
3.6.2 <i>I progetti della rete transeuropea di interesse per l'Italia e gli investimenti previsti</i> .....	111
3.6.3 <i>Il finanziamento delle reti TEN-T da parte dell'Unione Europea</i> .....	112
3.6.4 <i>L'interesse dell'Italia per le reti transeuropee di trasporto</i> .....	114
3.6.5 <i>L'estensione della rete transeuropea di trasporto oltre i confini dell'Europa</i> .....	114
➤ 3.7 – IL PROGRAMMA STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA CARCERARIA .....	114
3.7.1 <i>Gli istituti penitenziari in Italia</i> .....	114
3.7.2 <i>Piano straordinario carceri 2009</i> .....	115
3.7.3 <i>Prima ipotesi di lavoro del Commissario Straordinario</i> .....	116
➤ 3.8 – IL PROGRAMMA DELL'EXPO 2015 .....	120
<b>CAPITOLO 4 – LE RISORSE DESTINATE DALLO STATO ALLE INFRASTRUTTURE</b> .....	<b>130</b>
➤ 4.1 – LA MANOVRA FINANZIARIA PER IL 2009 .....	130
➤ 4.2 - GLI STANZIAMENTI PER LE INFRASTRUTTURE .....	133
➤ 4.3 - LA COMPOSIZIONE DEL BILANCIO DELLO STATO.....	136
➤ 4.4 - LA SPESA DELLO STATO DAL 1990 AD OGGI .....	138
<b>CAPITOLO 5 – LE RISORSE PER LA LEGGE OBIETTIVO</b> .....	<b>141</b>
➤ 5.1 - L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DPEF 2009-2013 .....	141
➤ 5.2 - IL QUADRO PROGRAMMATICO DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DA ATTIVARE NEL TRIENNIO 2009-2011 .....	142
➤ 5.3 - LE OPERE APPROVATE DAL CIPE .....	144
<b>CAPITOLO 6 – I BANDI DI GARA PER I LAVORI PUBBLICI</b> .....	<b>147</b>
➤ 6.1 - L'ANDAMENTO DEI BANDI DI GARA DI APPALTO PER OPERE PUBBLICHE .....	147
➤ 6.2 - SOGLIA COMUNITARIA.....	149
➤ 6.3 - CLASSI DI IMPORTO .....	150
➤ 6.4 - ENTI APPALTANTI .....	154
➤ 6.5 - ANALISI TERRITORIALE .....	159
<b>CAPITOLO 7 – IL PROJECT FINANCING PER LE INFRASTRUTTURE</b> .....	<b>162</b>
➤ 7.1 – SINTESI DEI RISULTATI .....	162
➤ 7.2 – IL MERCATO DEL PROJECT FINANCING IN ITALIA: UN BILANCIO DAL 2003 AL 2008 .....	163
7.2.1 <i>Le gare per classi d'importo</i> .....	166
7.2.2 <i>Le gare per ente appaltante</i> .....	166
7.2.3 <i>Le gare per categoria di opera</i> .....	168
7.2.4 <i>La ripartizione regionale delle gare</i> .....	169
7.2.5 <i>Le aggiudicazioni</i> .....	172
➤ 7.3 – IL MERCATO DEL PROJECT FINANCING IN ITALIA: IL PRIMO TRIMESTRE 2009.....	174
7.3.1 <i>Le aggiudicazioni</i> .....	176
➤ 7.4 – LA NUOVA NORMATIVA ED IL SUO IMPATTO SUL MERCATO .....	178
<b>ALLEGATO 1 – PATTO DI STABILITA' INTERNO ED EFFETTI ECONOMICI SUI PAGAMENTI E GLI INVESTIMENTI</b> .....	<b>180</b>

## NOTA DI SINTESI

La rinnovata attenzione dei principali Paesi dell'Occidente e di quelli in via di sviluppo per gli investimenti in infrastrutture in questo periodo di crisi testimonia l'importanza che ha il poter disporre di una dotazione infrastrutturale efficiente e moderna.

Stati Uniti, Cina e la maggior parte dei Paesi dell'Unione Europea hanno messo al centro delle loro politiche di rilancio le infrastrutture.

Ma l'ottica non è solo anticongiunturale, di mero sostegno alla domanda. L'obiettivo è quello di creare realtà più competitive che possano rendere possibile una maggiore crescita nel medio-lungo periodo.

La teoria economica conferma l'importanza delle infrastrutture nel processo di crescita economica. Il dibattito ormai sembra non più incentrato sull'esistenza o meno di una connessione tra infrastrutture e crescita economica ma sul nesso di causalità che esiste.

Le infrastrutture come "precondizione" per lo sviluppo economico

In base alle evidenze empiriche, **le infrastrutture sono considerate una "precondizione" per lo sviluppo economico di un Paese o di una regione**, ma è stato evidenziato anche come **la domanda** (e di solito l'offerta) **di infrastrutture aumenti durante una fase di crescita economica**.

All'aumentare del reddito, le infrastrutture devono adattarsi alle nuove esigenze produttive del Paese e la quota di infrastrutture legate alla produzione di energia elettrica, ai trasporti ed alle telecomunicazioni aumenta.

Il mix infrastrutturale cambia al crescere del reddito: l'importanza delle reti energetiche, dei trasporti, delle telecomunicazioni

Nei Paesi, e nelle regioni, in ritardo di sviluppo c'è una maggiore richiesta di servizi infrastrutturali legati alla distribuzione di acqua potabile, alla sanità e all'igiene. All'aumentare del reddito, cresce l'importanza delle infrastrutture energetiche, dei trasporti, delle telecomunicazioni, mentre diminuiscono le necessità di impianti di irrigazione e di distribuzione e potabilizzazione dell'acqua.

Una quantità adeguata di infrastrutture e, soprattutto, un'elevata qualità dei servizi forniti da esse sono fattori chiave per la competitività di un Paese nel commercio internazionale e questo vale anche per la produzione di merci di tipo tradizionale.

I "driver" della globalizzazione

Nei due decenni passati la globalizzazione del commercio mondiale è derivata non solo dalle politiche di liberalizzazione, ma anche dalla grande innovazione che ha coinvolto le telecomunicazioni, i trasporti e le tecniche di immagazzinaggio e stoccaggio.

All'inizio degli anni '90 sono stati introdotti dei cambiamenti epocali nella catena di produzione. Lo sviluppo della logistica, intesa come la somma delle funzioni di acquisto, produzione e marketing, ha permesso di raggiungere importanti economie di costo nella produzione e di abbreviare molto i tempi di risposta alla domanda proveniente dal mercato. Già a metà degli anni 90, due terzi delle vendite nei paesi OCSE derivavano da processi di produzione "just in time".

Mentre in Italia era forte il dibattito se l'avvento della "new economy" comportasse una diminuzione dell'impegno pubblico nell'investimento e nell'ammodernamento delle infrastrutture, gli altri Paesi continuavano ad aumentare la loro dotazione, in modo da poter rispondere prontamente alle nuove esigenze produttive.

Il punto di vista delle imprese sulle infrastrutture

Nei Paesi più avanzati si è investito per abbassare i costi legati alla logistica, in modo da sviluppare un efficiente trasporto multimodale via container, aumentando il coordinamento tra ferrovie, porti, aeroporti e strade.

Ma quale è il giudizio delle imprese sulla questione infrastrutturale?

Un recente survey della KPMG ha reso possibile comprendere quanto un sistema di reti efficiente influenzi la competitività aziendale.

A livello globale, solo il 14% del campione crede che le infrastrutture sono "completamente adeguate" a supportare il business delle aziende.

Il 90% degli intervistati ha dichiarato che la qualità e la quantità di infrastrutture a disposizione influenza le decisioni di localizzazione del business ed alla domanda "quanto saranno importanti le infrastrutture per le imprese da qui a 5 anni", l'80% del campione, a livello globale, ha risposto che il loro ruolo aumenterà. Anche il giudizio degli imprenditori residenti in aree sviluppate come Europa e Nord America è stato fortemente a favore dell'importanza che avrà il poter disporre di un'adeguata dotazione infrastrutturale (per gli europei il 64%, per gli statunitensi il 73%).

Le infrastrutture di trasporto e quelle energetiche, i servizi sanitari e quelli legati all'istruzione sono le tipologie di dotazione su cui si dovrà prestare maggiore attenzione.

Nell'analisi dell'impatto delle infrastrutture sui diversi aspetti della gestione aziendale emerge che una dotazione insufficiente di infrastrutture legate ai trasporti influenza negativamente i costi operativi delle aziende, la capacità di attrarre manodopera qualificata e crea ostacoli all'espansione organizzativa ed alla competitività. Ferrovie, aeroporti e strade costituiscono le necessità più urgenti anche nell'Europa occidentale e nel Nord America.

Infrastrutture energetiche inefficienti impattano in primo luogo sui costi operativi e sulla competitività mentre i servizi sociali rendono difficile la capacità di attrarre capitale umano specializzato e di espandere il business.

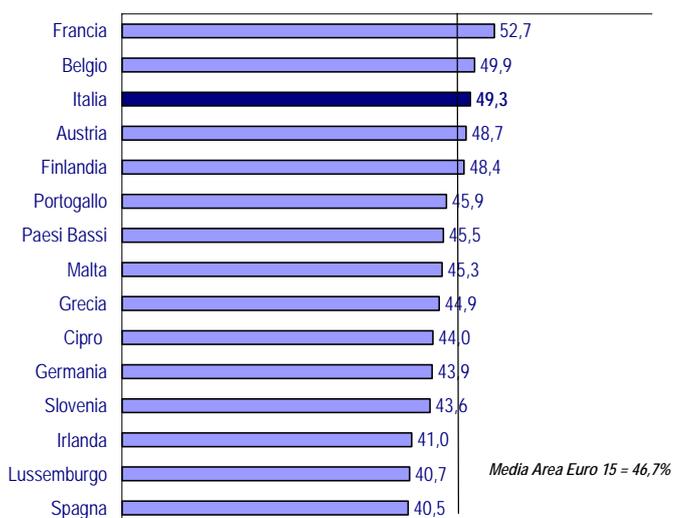
Molto bassa in Italia la % di spesa pubblica per investimenti rispetto al Pil

Recuperare la competitività perduta, aumentare la produttività del nostro tessuto produttivo vuole dire puntare decisamente su un rilancio delle infrastrutture. Superare questa situazione, in molti casi critica, significa effettuare delle scelte ben precise, con finanziamenti adeguati alle necessità del Paese.

Nel 2008 la spesa pubblica complessiva (corrente e in conto capitale) si attesta in Italia al 49,3% del Pil. Un dato che pone l'Italia ai primi posti rispetto ai quindici paesi dell'area dell'euro, inferiore solo alla Francia (52,7%) e al Belgio (49,9%).

Ma se si considera la spesa per investimenti delle amministrazioni pubbliche, l'Italia si posiziona in fondo alla classifica.

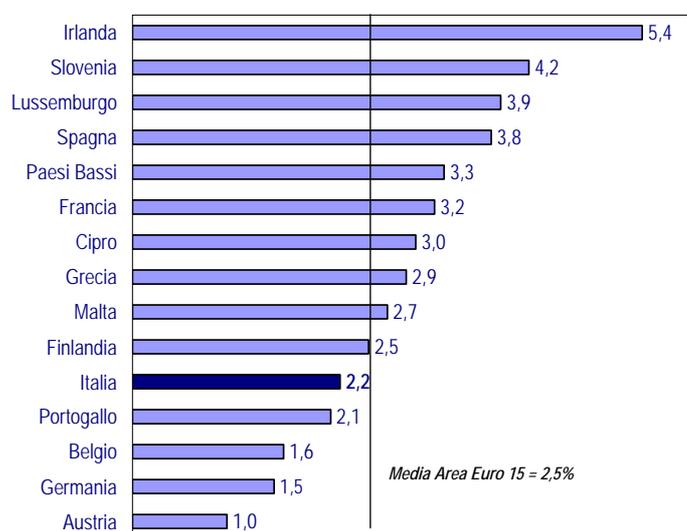
Totale spesa delle Amministrazioni Pubbliche  
nel 2008 - % sul Pil



Elaborazione Ance su dati Eurostat e Istat

La spesa relativa agli investimenti fissi, che riguarda principalmente le infrastrutture ma anche altre tipologie di investimenti (ad esempio macchinari, mezzi di trasporto, ecc.) in Italia si attesta al 2,2% del Pil, a fronte del 2,5% della media dell'area euro. Una quota nettamente inferiore a quella di Francia (3,2%) Spagna (3,8%), Irlanda (5,4%), Slovenia (4,2%) e Paesi Bassi (3,3%).

Spesa delle Amministrazioni Pubbliche  
per Investimenti Fissi Lordi nel 2008 - % sul Pil



Elaborazione Ance su dati Eurostat e Istat

#### L'andamento degli investimenti pubblici in infrastrutture in Italia

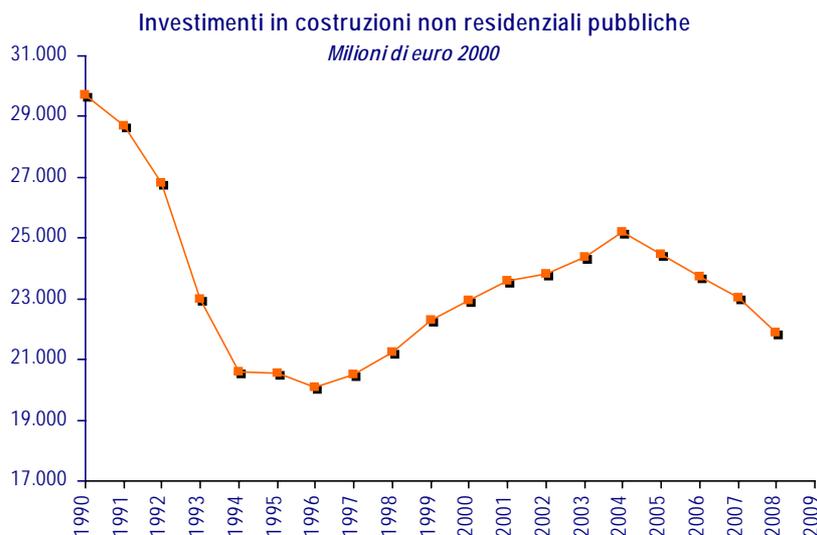
Gli investimenti pubblici in infrastrutture, dopo la crisi della prima metà degli anni novanta sono stati caratterizzati da una fase espansiva che è iniziata nel 1997 e si è conclusa nel 2004.

Tra il 1990 e il 1996 gli investimenti in opere pubbliche sono diminuiti del 32% in termini reali. Il crollo degli investimenti pubblici in infrastrutture è stato la conseguenza diretta delle politiche di risanamento del bilancio pubblico.

Negli anni compresi tra il 1997 ed il 2004 gli impieghi in tale comparto sono aumentati complessivamente del 25,4%, con un tasso medio annuo del 2,9%.

Dal 2005 gli investimenti in opere pubbliche mostrano un trend negativo che è tuttora in atto (-2,9% nel 2005, -3,0% nel 2006, -2,9% nel 2007 e -5,1% nel 2008).

Nel 2009, secondo le stime dell'Ance, gli investimenti in costruzioni non residenziali pubbliche registreranno una ulteriore e più significativa flessione del 7,3% in quantità.



Fonte: Ance

**Aumenta la popolazione che vive nelle città**

E' unanimemente riconosciuto il ruolo che i sistemi urbani, sede privilegiata delle funzioni superiori e dei servizi di eccellenza, svolgono come motori di sviluppo economico, dell'occupazione, degli scambi sociali e dell'innovazione nei processi di governo. Allo stesso tempo, è noto a tutti che la concentrazione della popolazione provoca congestione, esclusione, scarsa qualità ambientale, mancanza di alloggi ed inasprimento delle tensioni sociali e che su queste tematiche, le attese e pretese dei cittadini sono numerose.

Una caratteristica demografica, comune a tutte le aree del mondo, è, secondo le previsioni delle Nazioni Unite, l'aumento della popolazione nelle aree urbane.

**Popolazione urbana in Italia 1950-2050**

Anni	Valori assoluti (migliaia)	Valori %
1950	25 485	54,1
1970	34 593	64,3
1990	37 847	66,7
2000	38 782	67,2
2005	39 652	67,6
2010	40 354	68,4
2015	40 988	69,5
2020	41 558	70,9
2030	42 881	74,6
2050	44 340	81,2

Elaborazione Ance su dati Nazioni Unite

In Italia la popolazione che vive nelle zone urbane (classificate come quelle con più di 10.000 ab.) era pari nel 1950 a 25,4 milioni di persone, nel 2010 arriverà a 40,3 milioni e continuerà a crescere fino a 44 milioni nel 2050, pari all'81,2% della popolazione.

Negli anni 2001-2007, emerge dai dati dell'Istat una crescita della popolazione dei grandi centri urbani. I grandi comuni capoluogo del centro-nord hanno registrato (con l'eccezione di Venezia) una crescita demografica. Diversamente, le grandi città del Mezzogiorno, con l'esclusione di Bari, pur evidenziando un positivo andamento del saldo naturale, non

sono riuscite a contrastare le perdite di popolazione causate dal saldo migratorio

negativo con il resto dei comuni d'Italia, anche in considerazione della scarsa attrattività nel Mezzogiorno di flussi migratori esteri.

L'aumento di popolazione, in questi anni, a fronte di un saldo naturale che è rimasto negativo, è stato, infatti, determinato da un saldo migratorio positivo, dovuto ad un aumento di persone provenienti dall'estero che, è possibile immaginare, risiedono prevalentemente nei comuni capoluogo presso le abitazioni dei datori di lavoro, ripopolando la città con una forte presenza lavorativa.

Persiste, allo stesso tempo, una redistribuzione della popolazione dai comuni capoluogo a zone più esterne, nei comuni della prima e seconda corona o, come a Milano, in comuni di province limitrofe.

Le città si espandono e creano movimento

La forma di una città, del suo esteso territorio, è il risultato di una molteplicità di fattori. Sempre più spesso ricorre la parola *sprawl* che, letteralmente significa distendersi in modo scomposto. Il termine sta, appunto, a rappresentare la città diffusa, una città che sconfinata disordinatamente nelle aree limitrofe, una città senza più confini. La dispersione insediativa risponde, in molti casi, ad una casualità del costruito in un'area così ampia da divenire vera e propria conurbazione, un territorio che vede una continuità del costruito, travolgendo i confini amministrativi comunali.

Anche le città italiane, non tutte ma molte, hanno seguito questa evoluzione spaziale, perdendo residenti nelle aree più centrali, in un processo di espulsione determinato dal crescente aumento dei valori immobiliari.

Allo stesso tempo le città sono utilizzate di più e attraggono utenti, con una forte domanda di servizi. È chiaro che è aumentata l'esigenza di spostamenti rapidi ed efficienti e che la mobilità, considerata l'elevata diffusione degli insediamenti abitativi e produttivi, riguarda zone vaste di territorio, con relazioni e scambi che si intersecano a diversi livelli.

La frammentazione amministrativa ha però determinato l'assenza di una strategia comune ispirata alla coerenza tra pianificazione urbana e politiche dei trasporti con il risultato che gli spostamenti sul territorio trovano risposta, oggi, soprattutto in una mobilità individuale, legata all'utilizzo delle vetture, che ha raggiunto ormai livelli al limite del congestionamento.

Occorre avviare una azione complessiva, una pianificazione strategica che cerchi di ricomporre la città e ridisegni il territorio, con l'obiettivo di dare forma ad una città rinnovata e più giusta. Un efficiente sistema dei trasporti che privilegi la mobilità collettiva rappresenta, senz'altro, una risposta efficace all'elevato livello di inquinamento di molte città italiane, significa ridurre i consumi energetici e permettere più elevati livelli di mobilità e accessibilità ai luoghi, fattori determinanti della coesione sociale.

Le strategie possibili in Europa: le opportunità offerte dagli interventi di riqualificazione e trasformazione urbana per la competitività delle città

Lo sviluppo urbano è un processo lungo e complesso che richiede una riflessione preliminare da parte delle Amministrazioni in modo da definire una strategia a medio-lungo termine al fine di massimizzare i numerosi fattori di riuscita.

Per il volume di investimenti che possono attrarre e le sinergie che possono creare, gli interventi di trasformazione possono costituire un potente strumento di attuazione delle strategie pubbliche: creazione di nuove centralità urbane (intorno a "centralità culturali"), rafforzamento di centralità esistenti, miglioramento della qualità urbana, riconversione economica, nuove politiche abitative, riduzione dell'impatto ambientale, riequilibrio regionale a favore di territori disagiati.

La trasformazione di aree può inoltre essere l'occasione di nuove forme di collaborazione pubblico-privato e di studiare nuovi strumenti che consentano di superare alcune rigidità e di dare maggiore certezza ai tempi e alle procedure di realizzazione degli interventi previsti.

Reti e nodi per garantire la competitività nazionale e connettere i territori

Le città possono divenire il punto di partenza per una lettura più ampia del territorio, attraverso la quale orientare le scelte di pianificazione strategica a sostegno di uno sviluppo policentrico. Questo significa collocare le città, ognuna con la propria, specifica identità, in un sistema di **nodi**, di connessioni e **reti**, che possono essere al tempo stesso locali e globali.

Il miglioramento e il completamento della dotazione infrastrutturale in grandi reti di collegamento costituisce la prima condizione necessaria per prevenire i fenomeni di marginalizzazione e rilanciare la crescita e la competitività nazionale. Un territorio efficiente è quello che consente ai diversi poli di sviluppo di esprimere al meglio le proprie possibilità produttive.

Accanto al potenziamento dei corridoi transeuropei bisogna dare priorità alle reti di rilevanza nazionale, ovvero i corridoi tirrenico e adriatico e le direttrici trasversali peninsulari, capaci di unire i molti focolai di sviluppo presenti nel nostro Paese. E' necessario un progetto complessivo di sviluppo del territorio, che consideri l'Italia come un unico spazio economico e di vita, all'interno del quale garantire collegamenti merci e passeggeri tra le principali piattaforme di sviluppo e dove lavorare per una integrazione tra i diversi nodi del sistema dei trasporti.

Le grandi reti che costituiscono gli "interventi cardine" devono delineare l'impalcatura fondamentale rispetto alla quale si collocano gli "interventi complementari". Bisogna contrastare la possibilità che l'Italia diventi una semplice piattaforma di ingresso e di spostamento delle merci. E' necessaria, quindi, una pianificazione complessiva del territorio fatta non solo di "grandi opere", ma anche di piccoli e medi interventi diffusi al servizio dei centri urbani e produttivi del Paese.

Accessibilità, interconnessioni, capacità di intercettare i flussi mondiali, efficiente sistema logistico sono gli obiettivi di una politica infrastrutturale che voglia garantire sviluppo, ridurre gli squilibri e migliorare le condizioni di vita di un territorio.

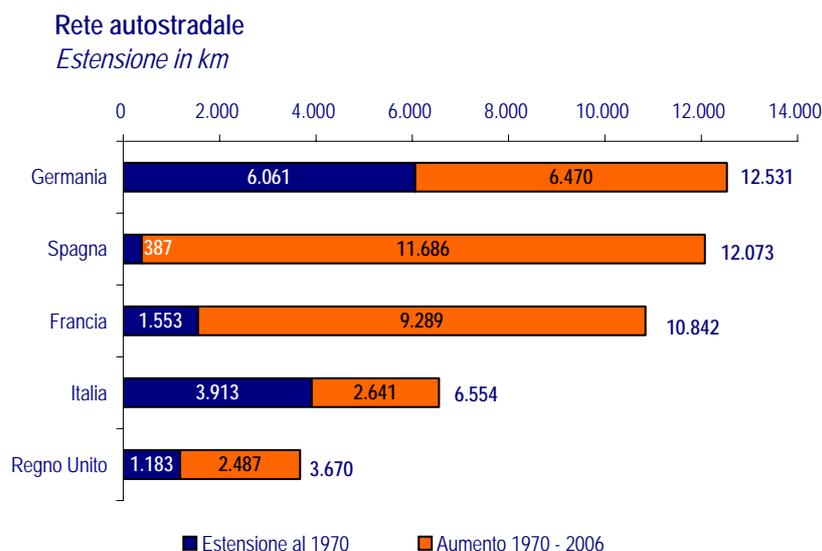
Inadeguatezza ed obsolescenza delle reti infrastrutturali italiane

**Dal confronto fra la dotazione infrastrutturale italiana e quella dei principali partners europei emerge una generale inadeguatezza ed obsolescenza delle nostre reti.** Tale fattore influenza in modo negativo le prospettive di sviluppo economico del Paese. Infatti, le infrastrutture italiane non sembrano essere in grado di soddisfare in modo adeguato le esigenze espresse dai vari settori economici, dai cittadini e dai flussi turistici.

Ad esempio la **rete autostradale** che, in Italia, all'inizio degli anni '70 era tra le più moderne e sviluppate d'Europa, risulta oggi tra le meno estese. Nel 2006, infatti, le autostrade italiane misuravano complessivamente 6.554 km, ovvero circa la metà rispetto alla Germania (12.531 km) e alla Spagna (12.073 km).

Oggi la rete italiana mostra i segni di circa 40 anni di mancati investimenti.

Secondo i dati Eurostat, dal 1970 al 2006 la rete autostradale in Spagna è 31 volte la dotazione iniziale, in Francia 7 e in Germania poco più di 2. In Italia, invece, la rete autostradale, che nel 1970 era di 3.900 km, raggiunge nel 2006 i 6.500 km, pari a poco più di una volta e mezza la dotazione iniziale.



Elaborazione Ance su dati Eurostat

L'inevitabile conseguenza del mancato sviluppo di tale rete infrastrutturale è il forte congestionamento del traffico.

Alla limitata crescita del sistema autostradale, si è accompagnato uno scarso sviluppo anche della **rete ferroviaria**, compresa quella ad Alta Velocità/Alta Capacità. Infatti, solo a partire dal 2000 si è ricominciato ad investire su tale tipo di collegamento nel nostro Paese, realizzando in otto anni 628 nuovi km di rete AV/AC. Il completamento delle tratte ad Alta Velocità, però, non colmerà il ritardo accumulato dell'Italia, dato che la nostra rete AV/AC sarà comunque obsoleta al confronto con quella degli altri Paesi. Nei prossimi anni il *gap* infrastrutturale è destinato ad aumentare in quanto non sono previsti nuovi investimenti dopo il 2009 mentre continueranno fino al 2012 in Germania, in Francia e soprattutto in Spagna. Nel 2012, infatti, potremo godere di 876 km complessivi di linee ad Alta Velocità, mentre Francia e Spagna ne avranno rispettivamente 2.125 km e 3.230 km.

Per quanto riguarda i **porti marittimi**, l'Italia, grazie alla sua posizione geografica potrebbe usufruire di grandi vantaggi rispetto ai concorrenti del Nord-Europa, soprattutto per le merci in arrivo dalle emergenti economie asiatiche. Purtroppo, l'assenza di una pianificazione strategica degli investimenti e la carente dotazione infrastrutturale dei nostri porti, hanno impedito il pieno sviluppo del settore. Infatti, nel 2008, i 7 principali porti italiani hanno movimentato ben 2,3 milioni di TEU in meno rispetto al solo porto di Rotterdam. Inoltre, le strutture portuali italiane stanno perdendo quote di mercato anche rispetto agli altri porti mediterranei, in particolare quelli spagnoli.

La rete di **aeroporti** risente, per quanto riguarda il traffico di passeggeri, della mancanza di aeroporti di dimensioni medio-piccole, ideali per l'accesso e lo sviluppo economico delle numerose località turistiche presenti su tutto il nostro territorio. Infatti, gli scali italiani con un traffico inferiore ai 500.000 passeggeri l'anno sono 12, ovvero la metà di quelli greci ed un terzo di quelli presenti in Francia. Invece, in relazione al trasporto merci, la scarsa attrattività delle strutture aeroportuali ed il debole supporto fornito dalle limitate infrastrutture hanno contribuito allo scarso sviluppo del traffico merci che, tra l'altro, risulta eccessivamente frammentato nella

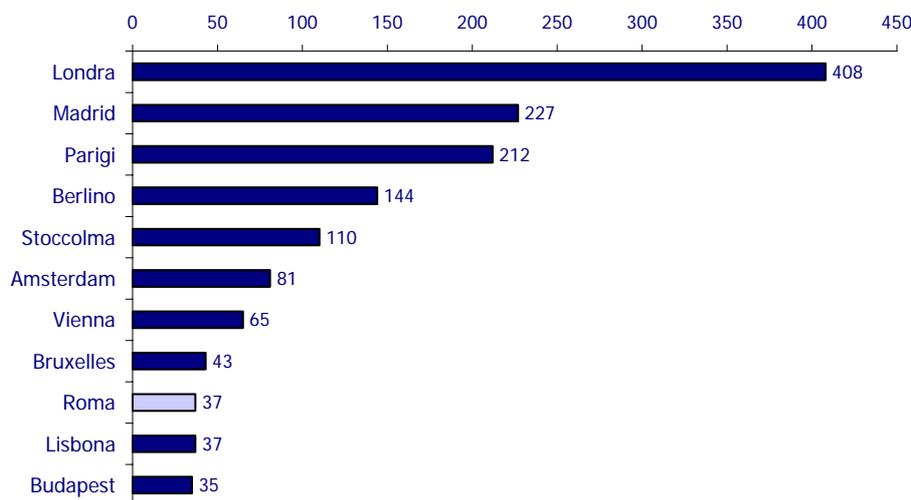
zona circostante Milano, dove 4 aeroporti si contendono il 66% delle merci in entrata ed uscita dall'Italia.

Per quanto riguarda le **infrastrutture fluviali** va sottolineato come in Italia siano presenti scarse opportunità per il traffico merci sviluppato sulle vie interne navigabili: fiumi, canali navigabili e laghi. Infatti, i dati relativi alla lunghezza delle acque interne, sono strettamente collegati alle caratteristiche geografiche dei vari Paesi e la Germania, con 7.309 km di acque, riesce a trasportare sulle superfici navigabili interne ben 64.700 tonnellate-km di merci ogni km, ovvero un quarto delle merci che vengono movimentate nel nostro Paese attraverso tutte le modalità di trasporto. In Italia, invece le acque interne misurano complessivamente 1.562 km e le merci trasportate sono state 93 tonnellate-km nel 2007, registrando un incremento del 22,4% rispetto al 2006. Tale elemento mostra come in Italia ci siano delle possibilità di sviluppo inesprese o non sfruttate al meglio

Lo sviluppo del nostro Paese risente anche dell'inadeguatezza delle infrastrutture dedicate agli spostamenti che giornalmente si effettuano nelle zone urbane, i veri motori della crescita economica. La **rete metropolitana** di città come Milano e Roma, infatti, si sviluppa rispettivamente per 74 km e per 36 km e risulta simile per dimensione e capillarità a quella di città come Lille e New Castle, essendo lontanissima dalla rete di cui è dotata una metropoli come Londra, dove la "tube" è lunga complessivamente 408 km, ovvero 2 volte e mezzo in più rispetto a tutta la rete italiana (161,9 km). Invece, l'estensione della **rete tranviaria**, pari a 603 km complessivi, risulta ragguardevole, ma tale mezzo di trasporto è utilizzato solamente da 500.000 passeggeri per km, valore 4 volte inferiore a quello francese e 2 volte più piccolo rispetto a quello relativo alla Germania.

#### Linee metropolitane

Estensione in Km - Anno 2006



Elaborazione Ance su dati Railway Directory

La copertura del **fabbisogno energetico** rappresenta un altro fattore fondamentale per la crescita di un Paese, dato che l'energia costituisce la materia prima per ogni tipo di attività economica e servizio. La nostra produzione energetica è caratterizzata da scarsa diversificazione, elevata dipendenza da idrocarburi e basso sfruttamento delle fonti rinnovabili ed, inoltre, il nostro bilancio dell'energia del 2006 è quello che registra il volume di importazioni (45 TWh) più alto tra i principali Paesi europei, molti dei quali, come ad esempio la Francia, possono godere di saldi

notevolmente positivi (+63,6 TWh). A ciò si aggiungono l'elevata concentrazione delle reti per il trasporto dell'energia al Nord ed i limiti strutturali per il trasporto di energia, circostanza che porta a dei differenziali nel prezzo delle risorse energetiche che, nelle zone meridionali, arriva a costare anche 17,6 Euro/MWh in più rispetto al Prezzo Unico Nazionale.

Infine, sono state considerate anche altre due tipologie di **infrastrutture**, quelle **carcerarie** e quelle **scolastiche**, collegate ad alcune delle principali esigenze emerse nell'attuale periodo storico, ovvero sicurezza ed istruzione. Per quanto riguarda il sistema carceri, la carenza infrastrutturale italiana è dimostrata dal fatto che nonostante nel nostro Paese il numero di detenuti sia aumentato in modo minore (+19,8% dal 1992 al 2004), il tasso d'occupazione dei nostri istituti penitenziari, pari al 140%, è il più elevato tra i principali Paesi europei (in Germania è del 97,1%)

Anche l'analisi dei dati relativi all'edilizia scolastica mostra la necessità di urgenti interventi di manutenzione straordinaria che per un 1/3 dei casi vuol dire demolizione e ricostruzione. Dati preoccupanti che hanno portato il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a stimare un fabbisogno complessivo per la messa a norma e l'adeguamento delle scuole pari a 8 miliardi di euro. La precarietà infrastrutturale dell'edificio è stata infatti registrata in più di una scuola su tre e la metà degli istituti è stato costruito prima dell'entrata in vigore della normativa sulle costruzioni in zone sismiche.

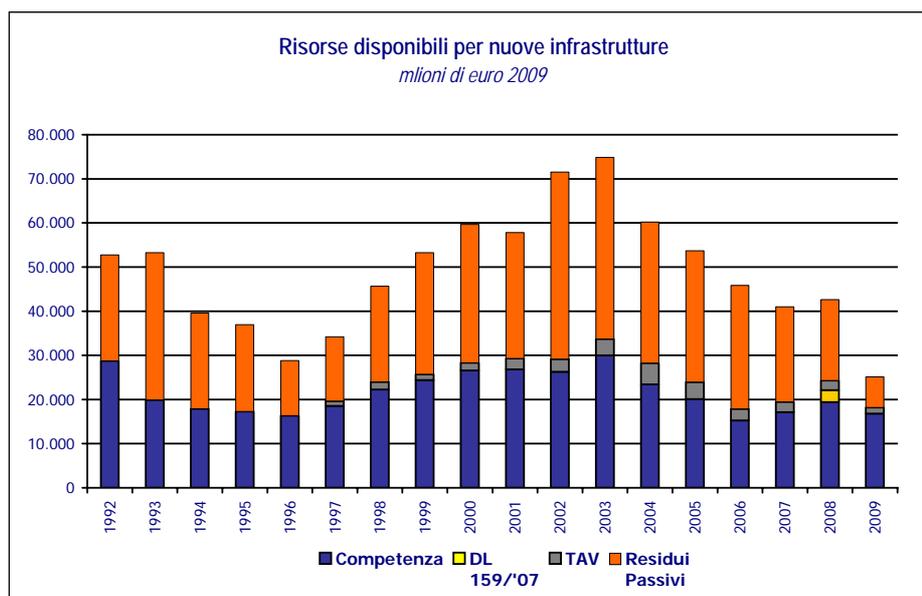
Le risorse per le  
infrastrutture nel  
Bilancio dello Stato

**La necessità di avviare un serio processo di recupero del ritardo infrastrutturale italiano non può prescindere da un livello di risorse pubbliche adeguato alla programmazione e continuo nel tempo.**

Nel nostro Paese le risorse destinate alle infrastrutture hanno registrato nel corso degli anni andamenti altalenanti.

Al dimezzamento (-49%) del livello degli stanziamenti per opere pubbliche, registrato nel triennio 2004-2006, è seguito negli ultimi due anni un importante recupero delle risorse per nuovi investimenti infrastrutturali (+12,4% nel 2007 e +13,3 % nel 2008).

Questo processo è stato, però, interrotto dalla manovra di finanza pubblica per il 2009. L'analisi del Bilancio dello Stato, unito al DL 185/2009, cosiddetto "anticrisi", porta a quantificare le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali nel 2009 in 16.824 milioni di euro, che corrispondono ad una riduzione del 13,4% in termini reali rispetto al 2008.



Elaborazione Ance su bilancio dello Stato - vari anni

Il rischio è di vedere ripetere quanto accaduto nella prima metà degli anni Novanta, in cui è stata adottata una politica di bilancio che, per il rispetto degli impegni comunitari sul contenimento della spesa pubblica, ha agito esclusivamente sulla componente in conto capitale lasciando crescere quella corrente.

Ancora oggi l'Italia paga le conseguenze di questa politica economica che ha imposto un prezzo altissimo alla componente strutturale della spesa ed ha determinato un aumento del ritardo italiano nella costituzione di capitale fisso del Paese.

La riduzione delle risorse per il 2009 assume un significato ancora più critica se si considera la crisi economico-finanziaria in corso che, al contrario di quanto accaduto, avrebbe richiesto da parte dello Stato un intervento più espansivo in grado di sostenere, con l'aumento degli investimenti in conto capitale, reddito e occupazione.

**Le misure "anticrisi" del Governo**

Le scelte adottate dal Governo in chiave "anticrisi" hanno riguardato invece la riprogrammazione di risorse già presenti nel Bilancio dello Stato.

Complessivamente le risorse messe a disposizione del Governo per la realizzazione di infrastrutture risultano pari a 10.966 milioni di euro di cui solo i 2.300 milioni, destinati alla Legge Obiettivo dal DL 185/2009, effettivamente aggiuntivi. Il resto, pari a 8.666 milioni di euro deriva dalla riprogrammazione delle risorse del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (Fas).

A queste risorse vanno aggiunti circa 6,8 miliardi di risorse private provenienti dai concessionari autostradali per arrivare ad un totale di investimenti di 17,8 miliardi di euro.

Rispetto a questa disponibilità, il Governo ha presentato, nel corso della riunione del Cipe del 6 marzo 2009, un quadro programmatico degli interventi strategici da realizzare composto per lo più da grandi opere che potranno trasformarsi in cantieri solo in tempi medio-lunghi e che quindi avranno un limitato impatto anticongiunturale.

Un Piano di opere medio-piccole immediatamente cantierabili

Accanto alle grandi opere è necessario garantire il medesimo impegno per la realizzazione di infrastrutture medio-piccole diffuse sul territorio, che possono contribuire concretamente al rilancio dell'economia.

Per questo è necessario che sia varato al più presto il **programma di opere medio-piccole** immediatamente cantierabili, accolto dal Governo su proposta dell'Ance, a cui è stato destinato un miliardo di euro.

Tali risorse, che vanno ad aggiungersi ai fondi stanziati per la riqualificazione delle scuole, potranno garantire un effetto sulla tenuta del sistema industriale delle costruzioni e, soprattutto, contribuire alla modernizzazione del Paese risolvendo problemi alla collettività e all'efficienza del territorio.

A quasi tre mesi dalla presentazione del quadro programmatico, solo una parte delle risorse per le infrastrutture è stata effettivamente ripartita, il resto attende ancora la ripartizione tramite delibera Cipe.

La programmazione dei grandi Enti di spesa

In Italia non è solo la carenza delle risorse ad ostacolare il recupero infrastrutturale del Paese. Troppo spesso la presenza di procedure lunghe e farraginose di allocazione dei finanziamenti allontana il momento della spesa da quello dello stanziamento.

E' il caso della programmazione dei principali Enti di spesa, Anas e Ferrovie dello Stato, che, pur adottando un metodo potenzialmente in grado di offrire alle imprese un quadro chiaro e puntuale degli investimenti da realizzare anno dopo anno, hanno trovato grandi difficoltà nell'allocazione delle risorse a causa dell'iter approvativo dei documenti programmatori, eccessivamente lungo e articolato.

Anche oggi, a quasi sei mesi dall'inizio dell'anno, il Contratto di Programma 2009 di Anas e quello di RFI sono ancora in fase di redazione.

E' necessario prevedere dei termini certi di approvazione dei documenti programmatori in modo da consentire la regolare attività degli Enti e permettere alle imprese di adottare delle scelte di tipo organizzativo e industriale a medio e lungo termine, sulla base di quanto previsto nei Contratti.

Al fine di ottenere un risultato in termini ragionevoli sarebbe opportuno prevedere che le varie fasi approvative vengano condivise da tutti i soggetti interessati in parallelo in modo da accelerare l'approvazione definitiva.

Inoltre, una volta definito il quadro programmatico pluriennale bisogna garantire un livello di risorse tale da consentire l'effettiva realizzazione delle opere previste.

Appaiono negativi i pesanti tagli ai principali Enti di spesa previsti dalla manovra di finanza pubblica per il 2009, che hanno reso necessaria una completa revisione della programmazione per l'anno in corso, sia per l'Anas che per le Ferrovie, e che hanno allungato necessariamente i tempi di approvazione.

Ritardo nell'avvio dei programmi FAS e dei Fondi Strutturali

**Un ulteriore elemento di incertezza è stato rappresentato dalla programmazione delle risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS).**

I continui tagli alle risorse del FAS, operati dal Governo, e la riprogrammazione delle risorse nazionali del Fondo, hanno reso molto incerto il quadro di utilizzo delle risorse. **Questa incertezza ha ritardato l'approvazione dei programmi attuativi nazionali e regionali del FAS e ha posticipato l'avvio dei programmi operativi finanziati con i fondi strutturali europei** che prevedono, in particolare, circa 17 miliardi di euro di investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno.

Reti transeuropee di trasporto (Ten-T)

Tali programmi devono essere avviati al più presto, come richiesto dalla Commissione Europea nell'ambito del suo piano "anticrisi", per garantire una tenuta del sistema delle costruzioni.

Per garantire lo sviluppo del territorio nazionale, devono anche essere assicurati i finanziamenti necessari alla realizzazione delle reti Ten-T.

La realizzazione di questi progetti costituisce una condizione indispensabile per **aumentare i livelli di competitività del nostro Paese** e per **prevenire fenomeni di marginalizzazione economica**.

A queste infrastrutture è assegnato il compito di **agganciare l'Italia all'Europa e di collegare tra di loro le regioni e le aree del territorio nazionale**, migliorando l'accessibilità e riducendo il ritardo infrastrutturale accumulato nel corso degli ultimi decenni.

Ad oggi, però, poche sezioni della rete italiana delle Ten-T risultano costruite e molti interventi devono ancora essere progettati, approvati e cantierati.

Il ritardo registrato in Italia si spiega in particolare per la mancanza di risorse finanziarie e, allo stesso tempo, per il volume dei finanziamenti da mobilitare per il completamento dei progetti.

**Sul territorio italiano si concentra infatti circa un quarto del fabbisogno finanziario europeo (UE25) necessario al completamento delle reti Ten-T:** per le sezioni dei tre principali progetti prioritari (n°1, 6 e 24) situati in Italia, il fabbisogno finanziario è stimato in 60 miliardi di euro.

Nonostante l'Italia risulti essere il primo Paese in Europa per l'importo dei finanziamenti europei ottenuti, il problema di finanziamento delle infrastrutture a carattere strategico internazionale rimane irrisolto perché **manca il necessario volume di risorse nazionali, che ammontano complessivamente a 10 miliardi per quanto riguarda gli investimenti da realizzare nel periodo 2008-2013.**

Bisogna essere consapevoli che **realizzare oggi, in una situazione di crisi, i principali progetti che ci collegano con i nostri vicini** -Tunnel di base del Brennero, Torino-Lione, collegamento verso la Slovenia- e **le opere che costituiscono l'armatura del sistema nazionale dei trasporti** -il sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità- **significa comprare un biglietto per il futuro.**

Realizzare queste infrastrutture significa anche occupare una posizione strategica in vista dell'estensione della rete europea di trasporto verso il sud-est europeo (corridoio VIII) ed il nord Africa.

Ritardi nei pagamenti della P.A.

Infine, è necessario porre attenzione ad un tema particolarmente attuale, quello dei ritardi nei pagamenti della Pubblica Amministrazione alle imprese esecutrici di lavori.

In un momento di crisi economico-finanziaria, è indispensabile evitare che problemi di cassa dei principali soggetti attuatori e i conseguenti mancati pagamenti a fronte di lavori eseguiti, possano mettere a rischio la stessa sopravvivenza delle imprese.

Il patto di stabilità interno

Sul tema dei ritardati pagamenti da parte della pubblica amministrazione, appare opportuno evidenziare il problema del **Patto di Stabilità Interno** degli Enti Locali che penalizza fortemente gli investimenti in capitale fisso sul territorio.

E' un problema che l'Ance ha sollevato da tempo perché coinvolge direttamente le imprese esecutrici dei lavori che vedono bloccati i pagamenti da parte della pubblica

amministrazione proprio a causa dei limiti imposti dal Patto.

L'ultima modifica alle regole del Patto, contenuta nel DL 5/2009 a sostegno dei settori industriali, pur introducendo un allentamento dei vincoli, prevedendo tra l'altro la possibilità di derogare ai limiti utilizzando i residui passivi, non appare risolutiva.

La scelta di vincolare ogni possibilità di deroga al Patto di stabilità interno alla presenza di un'equivalente copertura regionale non è adeguata a rispondere alle esigenze degli enti locali e delle imprese.

Da un'indagine dell'Anci, emerge, infatti, che al 30 aprile 2009, data entro la quale gli enti locali avrebbero dovuto comunicare alla regione l'ammontare dei pagamenti che intendono effettuare nel corso dell'anno, solo 180 comuni, rispetto agli oltre 2000 soggetti al Patto, si troverebbero in accordo con la rispettiva regione per derogare al Patto utilizzando i propri residui.

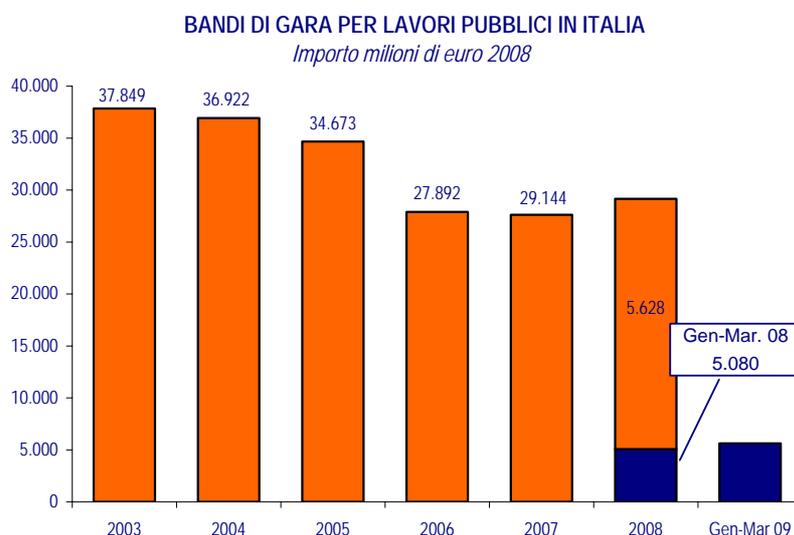
A fronte di 15 miliardi di residui passivi utilizzabili, secondo le stime dell'Anci al momento risulterebbero effettivamente impiegabili solo 740 milioni di euro.

Alla luce di questi numeri e soprattutto in questo momento in cui è strategico dare liquidità al sistema, è necessario un atto di responsabilità da parte del Governo, una risposta concreta alle esigenze delle imprese e degli enti locali.

L'andamento altalenante delle risorse pubbliche destinate alle infrastrutture nel corso degli anni combinato con la presenza di difficoltà nella loro allocazione presso i centri di spesa si è riflesso sul mercato dei bandi di gara per opere pubbliche.

Dal 2003 al 2007 l'importo totale dei bandi posti in gara è diminuito del 27%. Nel 2008 il trend negativo si è interrotto ed il valore reale dei lavori pubblici posto a base d'asta è infatti cresciuto rispetto al 2007 del 5,5%.

I bandi di Gara per Lavori Pubblici



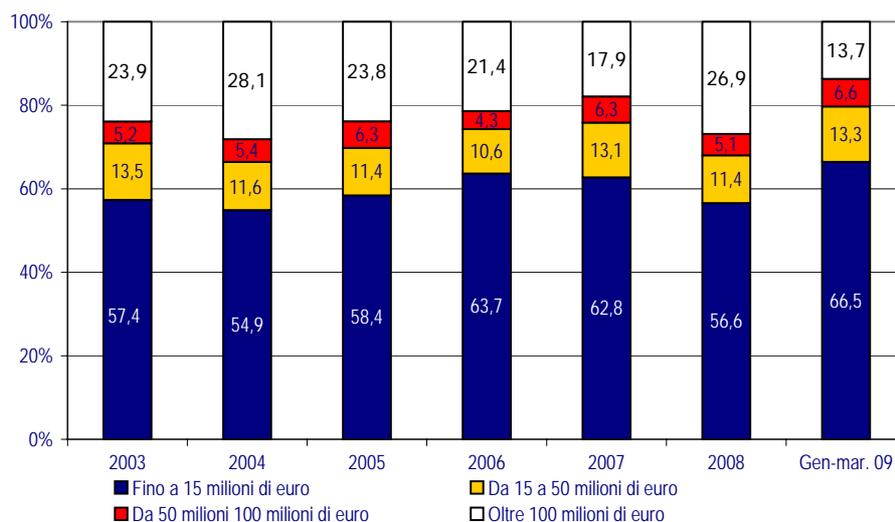
*Elaborazione Ance su dati Infoplus*

E' proseguito, invece, anche nel corso del 2008, il calo del numero dei bandi pubblicati per lavori. Complessivamente dal 2003 al 2008 questo calo ammonta al 33%.

Le determinanti di questo risultato sono riconducibili al forte incremento sia in numero che in valore registrato dai bandi di taglio elevato (quelli superiori ai 100 milioni di euro). I dati del 2008, infatti, presentano un mercato fortemente

disomogeneo. Da una parte cresce il numero e il valore dei grandi lavori (rispettivamente del 78,6% e del 63,1%), dall' altra si registra un sensibile calo, o talvolta una stagnazione, di tutte le classi che raccolgono bandi di gara il cui importo è inferiore alla soglia dei 100 milioni di euro. In particolare rallenta la pubblicazione di bandi per lavori di importo inferiore a 1 milione di euro (-9,6%) e il loro valore complessivo (-6,9%), così come avviene per la classe che raccoglie i bandi di gara fra i 75 e i 100 milioni di euro che calano del 25% in numero e del 21,9% in valore.

**Bandi di gara secondo le classi di importo**  
*Composizione % sul valore*



Elaborazione Ance su dati Infoplus

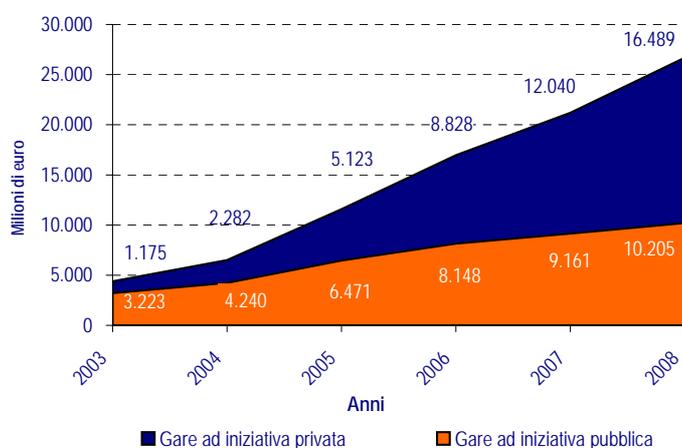
Il primo trimestre del 2009 conferma, in parte, la situazione rilevata nel 2008. Continua la crescita dei grandi bandi, sia in numero (+150%) che in valore (+48,4%) e la contrazione dei piccoli lavori rispetto al primo trimestre 2008, che risulta ancora più accentuata rispetto a quella registrata nel 2008. La principale differenza che contraddistingue l'andamento del mercato nel primo trimestre del 2009 rispetto al 2008 è la crescita registrata anche dai bandi di taglio medio. Il numero dei bandi di gara che vanno dai 6,2 milioni ai 50 milioni di euro cresce infatti del 57% circa mentre il loro importo complessivo segna un +54% circa rispetto al primo trimestre del 2008.

#### Il project financing

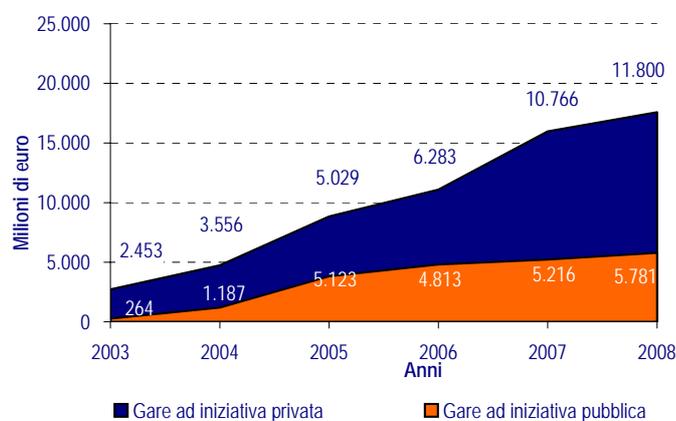
Dal 2003 al 2008 sono state bandite 1.950 gare in project financing per un importo complessivo di 26.694 milioni di euro, di cui 1.033 opere, per un importo di 17.581 milioni, già aggiudicate.

Del complesso delle gare bandite 16.489 milioni riguardano interventi ad iniziativa privata e 10.205 milioni interventi ad iniziativa pubblica.

Gare in finanza di progetto in Italia  
Valori in milioni di euro cumulati



Aggiudicazioni in finanza di progetto in Italia  
Valori in milioni di euro cumulati



Elaborazione Ance su dati Infopieffe

Il ricorso ai capitali privati dal 2003 al 2008, con la sola eccezione del 2004, ha consolidato la propria incidenza sul complesso dei bandi per opere pubbliche raggiungendo nel 2008 il 18,8% del totale dei bandi pubblicati.

Sebbene sul 2008 pesino in modo determinante due gare di importo molto elevato (l'autostrada Cispadana per un importo di 1.095 milioni e la Tangenziale Est Esterna di Milano per 1.579 milioni), al netto di tali iniziative l'incidenza è pari a circa l'11%.

Il ricorso alla finanza di progetto è confermato anche dai dati relativi al primo trimestre del 2009, durante il quale sono state bandite 86 gare di project financing, per un valore di 966 milioni di euro, di cui 456 milioni per gare ad iniziativa privata e 510 milioni per gare ad iniziativa pubblica. I dati dimostrano come, seppur il numero di gare bandite rispetto all'anno precedente è rimasto pressoché invariato, dal punto di vista dell'importo invece, c'è stato un incremento del 23,2% rispetto al primo trimestre 2008.

L'analisi dei bandi di gara ha consentito di dare una prima valutazione delle novità normative previste nel Terzo Decreto Correttivo che ha introdotto importanti cambiamenti alla procedura per l'affidamento delle concessioni ad iniziativa privata.

Tra le possibilità introdotte dalla nuova normativa, si evidenzia la gara unica, pubblicata sulla base dello studio di fattibilità prodotto dall'amministrazione concedente, al termine della quale avviene l'affidamento, e la procedura bifase che riproduce, invece, la precedente procedura a doppia fase, garantendo il diritto di prelazione all'idea progettuale inizialmente individuata.

Dalla sua entrata in vigore, il 17 ottobre 2008, al 31 marzo 2009, sono state bandite 20 gare a fase unitaria (d.lgs 163/2006 art.153, co.1-14) per un importo di 309 milioni di euro e 10 per l'attribuzione del diritto di prelazione secondo la procedura bifase (d.lgs 163/2006 art.153, co.15), per 287 milioni di euro.

Sono state bandite tra ottobre 2008 e marzo 2009, 102 gare su proposta della stazione appaltante, per un importo totale di 692 milioni di euro.

Da evidenziare la presenza di 13 avvisi indicativi pubblicati secondo la vecchia procedura anche dopo l'entrata in vigore del Terzo Decreto Correttivo. Ciò dimostra la lentezza e le difficoltà con cui le amministrazioni pubbliche stanno recependo la

novità normativa.

Pertanto, appare opportuno intraprendere un'intensa attività di informazione presso le amministrazioni pubbliche affinché recepiscano velocemente le molteplici possibilità offerte dalla nuova normativa.

I dati dimostrano, comunque, come il mercato della finanza di progetto tenga anche in un periodo di incertezza dovuta alle modifiche normative.

La fase unica si è dimostrata la vera novità introdotta dal decreto legislativo 152/2008. La presenza di 20 gare a fase unica dimostra, infatti, il gradimento delle amministrazioni pubbliche nei confronti della semplificazione normativa.