

A stylized map of Italy is centered on a background of a hexagonal grid. The map is overlaid with various data visualizations: bar charts in different colors (blue, green, yellow, orange) are placed over several regions, and a donut chart is located in the central part of the peninsula. The grid background has numbers 0-9 arranged in a circular pattern around the map.

XVII LEGISLATURA



SERVIZIO STUDI

# LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

LO STATO DI ATTUAZIONE  
DEL PROGRAMMA  
AL 31 DICEMBRE 2016

---

## NOTA DI SINTESI

---

*in collaborazione con*  
l'Autorità nazionale anticorruzione

Marzo 2017







# LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

## LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AL 31 DICEMBRE 2016

---

### NOTA DI SINTESI

---

*in collaborazione con*  
l'Autorità nazionale anticorruzione

*Servizio responsabile:*

**SERVIZIO STUDI – Dipartimento Ambiente**

**06 6760 9253**

✉ **st\_ambiente@camera.it**

🐦 **CD\_ambiente**

Il presente documento è stato predisposto dal Servizio Studi a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 27 luglio 2016, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME.

*La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.*

## INDICE

<b>Premessa .....</b>	<b>5</b>
<b>Il Programma delle Infrastrutture Strategiche 2016 .....</b>	<b>7</b>
<b>Le opere prioritarie .....</b>	<b>11</b>
<i>Costi, disponibilità e fabbisogni .....</i>	<i>11</i>
<i>Lo stato di avanzamento .....</i>	<i>14</i>
<i>La tipologia di opere .....</i>	<i>16</i>
<i>La distribuzione territoriale .....</i>	<i>19</i>
<b>Le opere non prioritarie .....</b>	<b>21</b>
<i>Costi, disponibilità e fabbisogni .....</i>	<i>21</i>
<i>Lo stato di avanzamento .....</i>	<i>24</i>
<i>La tipologia di opere .....</i>	<i>27</i>
<i>La distribuzione territoriale .....</i>	<i>29</i>



## PREMESSA

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016) ha introdotto una nuova regolazione degli appalti pubblici e delle concessioni, che riguarda anche la definizione delle strategie infrastrutturali e la realizzazione delle opere pubbliche. Con l'entrata in vigore del nuovo Codice, infatti, è stata abrogata la cosiddetta "legge obiettivo" (legge n. 443/2001) e la normativa speciale con cui sono state programmate, progettate e realizzate le infrastrutture strategiche dal 2001. Nel contempo, è stata introdotta una nuova disciplina per la programmazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, che dovrà essere definita nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP), la cui adozione è prevista entro un anno dall'entrata in vigore del Codice (19 aprile 2017).

E' in corso una fase di transizione dalla vecchia alla nuova programmazione. Da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve, infatti, essere effettuata una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e di programmazione vigenti alla data di entrata in vigore del Codice, ai fini della prima individuazione delle infrastrutture prioritarie. I predetti strumenti, fino all'approvazione del primo DPP, "valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti" (art. 201, comma 9, del D.lgs. 50/2016).

Il presente documento riporta i dati di sintesi del monitoraggio sullo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche al 31 dicembre 2016, che - in continuità con il 10° Rapporto per la VIII Commissione (Ambiente) dal titolo *Le infrastrutture strategiche - Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie*, predisposto dal Servizio Studi in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione - riguardano le opere prioritarie individuate dal Documento di economia e finanza 2015 (DEF) e le altre opere non prioritarie del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) inserite nell'11° Allegato infrastrutture approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014.

Nel 10° Rapporto, l'analisi sullo stato di attuazione del PIS si è concentrata, in primo luogo, sulle opere prioritarie elencate nel DEF 2015, e confermate nel Documento di economia e finanza 2016, in quanto configurano una prima selezione delle opere che dovrebbero confluire nella nuova programmazione. Il secondo livello di analisi ha riguardato le opere della tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture approvato con la delibera n. 26 del 2014 del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), in quanto rappresenta l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità di quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche. L'analisi di tali opere continua a rivestire interesse per la presenza di opere deliberate dal CIPE e di interventi in corso di realizzazione, anche tenuto conto dell'attenzione che la nuova disciplina riserva agli interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti, "ovvero gli interventi

in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera" (art. 200, comma 3, del D.lgs. 50/2016).

Rispetto al 10° Rapporto, che conteneva i dati al 31 marzo 2016, si evidenzia:

- l'assegnazione di nuove risorse per oltre 6 miliardi di euro a infrastrutture ferroviarie strategiche (potenziamento linee di accesso e Galleria del Brennero, Terzo valico dei Giovi, itinerari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, tratta ferroviaria Termoli-Campomarino-Ripalta della linea Pescara-Bari);
- la prosecuzione dell'attività di revisione dei progetti esistenti (*project review*), che riguarda sia le opere stradali (autostrada Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica, Itinerario E45-E55 Orte-Mestre, Itinerario SS 275 Maglie- S. Maria di Leuca), i cui orientamenti saranno meglio esplicitati negli strumenti di pianificazione che sono collegati al contratto di programma 2016-2020 dell'ANAS, sia le infrastrutture ferroviarie (Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione e, in corso di valutazione, sottoattraversamento di Firenze);
- l'avvio della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020, nell'ambito della quale sono stati sottoscritti alcuni Patti con le Regioni e le Città metropolitane e sono state assegnate le risorse.

I dati riportati nel documento si basano sull'aggiornamento del sistema informativo **SILOS** (Sistema informativo legge opere strategiche), accessibile sul portale e sul sito web della Camera, che contiene una tabella generale degli interventi pubblicata anche in formato di tipo aperto (*linked open data*) e 207 schede riguardanti le opere infrastrutturali deliberate dal CIPE e le tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di competenza del Commissario straordinario. Le schede recano: una descrizione delle caratteristiche e della storia dell'opera; la ricostruzione del costo presunto sulla base delle fonti documentali ufficiali a cui si fa riferimento; il quadro finanziario con l'evidenziazione delle disponibilità pubbliche e private, nonché delle diverse fonti di finanziamento, e del fabbisogno residuo; lo stato di avanzamento dell'opera medesima. Le schede permettono un ulteriore approfondimento sullo stato di avanzamento grazie ai dati ed alle informazioni forniti dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) nel quadro della collaborazione con la Camera dei deputati, che è stata confermata in un accordo quadro firmato dai due Presidenti il 31 marzo 2016. La parte della scheda relativa allo stato di attuazione, curata dall'Autorità nazionale anticorruzione, contiene i dati comunicati dal Responsabile Unico del Procedimento (R.U.P.), che riguardano: il livello di progettazione raggiunto; l'affidamento dei lavori; l'esecuzione dei lavori, e segnatamente lo stato di avanzamento dei lavori medesimi, e l'eventuale presenza del contenzioso e delle varianti.



## Il Programma delle Infrastrutture Strategiche 2016

Il costo del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS), aggiornato al 31 dicembre 2016, ammonta a 278,2 miliardi di euro, in riduzione di circa 800 milioni (-0,3%) rispetto ai dati del 10° Rapporto. Tale riduzione è principalmente ascrivibile: all'aggiornamento del costo, rilevato negli aggiornamenti 2015 e 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) delle tratte ferroviarie ad alta velocità Brescia-Verona-Padova (608 milioni in meno rispetto al valore di marzo 2016) e dell'Itinerario Palermo-Catania-Messina tratte Giampileri-Fiumefreddo e Raddusa-Fiumetorto (circa 309 milioni in più); all'azzeramento del costo delle Aree *Leader* del progetto "Asse viario Quadrilatero Umbria Marche" (circa 268 milioni), a seguito della deliberazione del CIPE del 1° dicembre 2016, con la quale è stato disposto il superamento del Piano di Area Vasta, che prevedeva l'insediamento di nuove aree produttive, denominate Aree *Leader* e Aree di implementazione, adiacenti alle nuove direttrici stradali, e sono state riallocate le risorse residue assegnate a tali opere; alla riduzione del costo della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo che, come riportato nella deliberazione del CIPE n. 13 del 1° maggio 2016 di approvazione delle misure di defiscalizzazione ai sensi dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n.183, ammonta a 514 milioni (84 milioni in meno rispetto al costo di 598 milioni indicato nelle delibere CIPE 62/2010 e 52/2011).

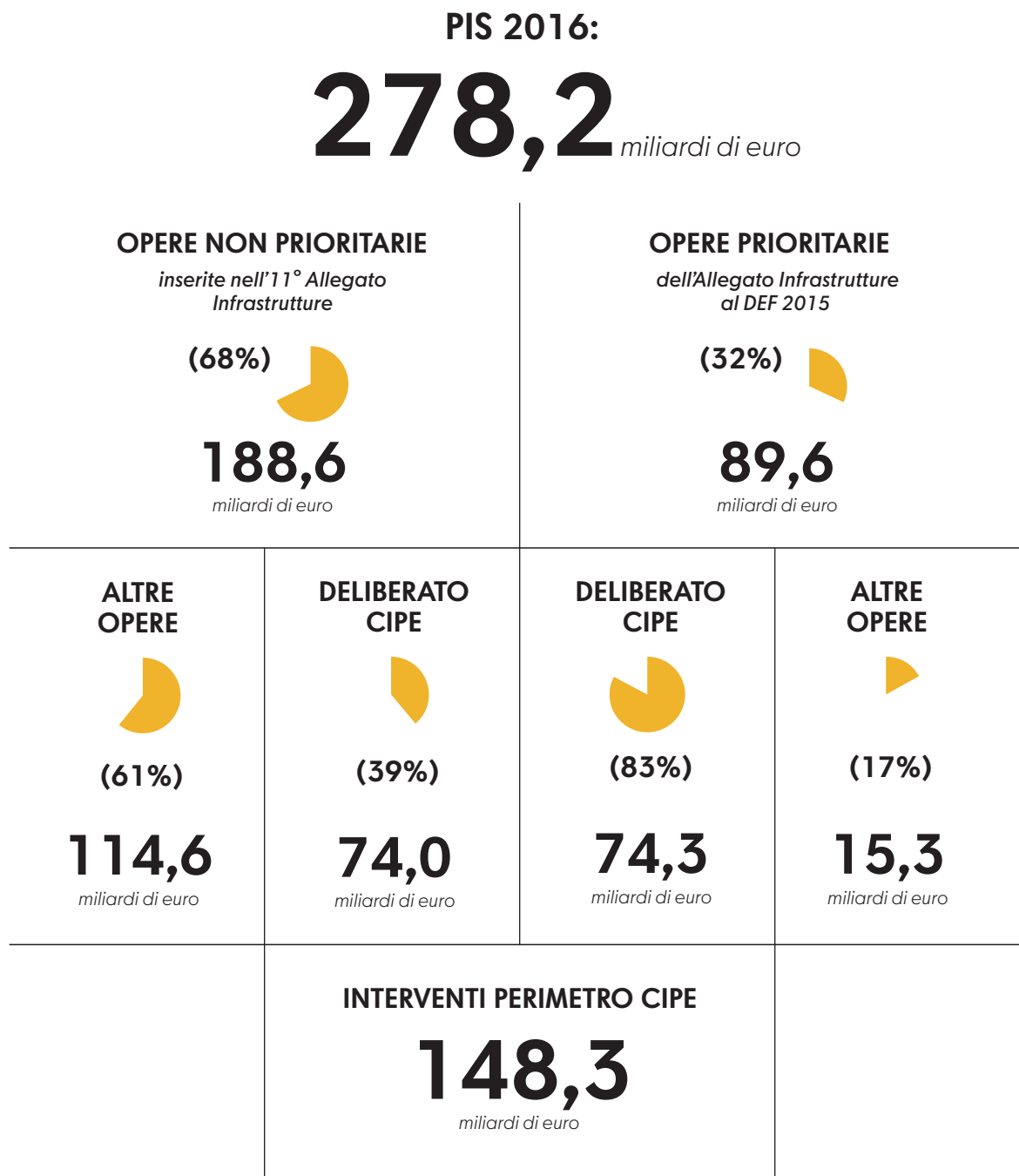
Il 32% del costo del PIS 2016, pari a 89,6 miliardi, è relativo alle venticinque opere prioritarie che, sulla base delle indicazioni dell'Allegato al DEF 2016, dovrebbero confluire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP). Le venticinque opere prioritarie, oggetto di monitoraggio, includono tutti gli interventi ad esse riconducibili inseriti nel PIS 2016, inclusi gli interventi ultimati. Tale scelta, oltre all'opportunità di considerare l'opera nella sua interezza, è determinata dall'impossibilità di identificare puntualmente gli interventi il cui costo concorre a formare l'ammontare complessivo delle opere prioritarie indicato negli allegati ai DEF 2015 e 2016. Per tali opere, infatti, gli elenchi riportati nei predetti allegati non forniscono un dettaglio degli interventi, ma solo i costi aggregati per singola opera. Il costo delle opere prioritarie, come ricostruito nel presente documento, non è quindi in parte confrontabile con quello riportato negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2015 e 2016, in quanto tali costi in alcuni casi riguardano una parte di esse.

Il restante 68%, pari a 188,6 miliardi, è invece riconducibile a opere non prioritarie inserite nell'11° Allegato infrastrutture la cui analisi, come già evidenziato, è rilevante per la presenza di interventi deliberati dal CIPE e di lavori in corso.

Circa 148,3 miliardi di euro riguardano, infatti, opere esaminate dal CIPE al 31 dicembre 2016, dei quali poco più della metà riguarda opere prioritarie, circa 74,3 miliardi.

Circa 10 miliardi riguardano opere, non esaminate dal CIPE, di competenza del Commissario Straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, sulla base delle procedure definite dall'articolo 1 del decreto legge n. 133 del 2014 (cd. decreto "sblocca Italia"), e circa 120 miliardi altre opere presenti nell'ultimo aggiornamento del PIS.

PIS 2016 - Quadro di riferimento dei costi al 31 dicembre 2016 - Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

---

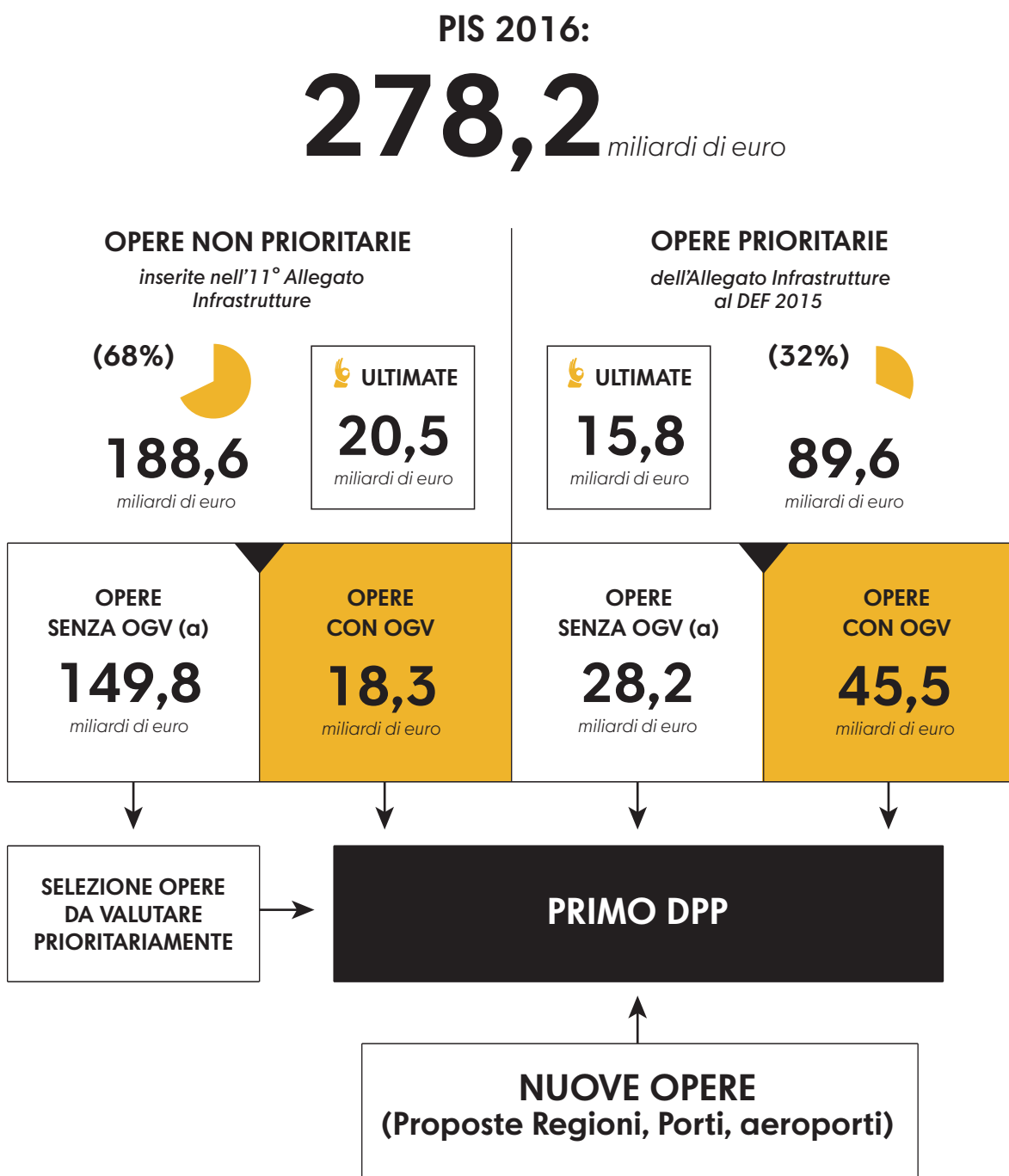
Riguardo all'avanzamento fisico delle infrastrutture comprese nel PIS 2016, rispetto al 10° Rapporto, si osserva, in termini di costo, una maggiore incidenza dei lotti ultimati, di quelli con lavori in corso o con contratto approvato e lavori non avviati e di quelli aggiudicati, a fronte di un ridimensionamento delle quote dei lotti in fase di progettazione o in gara.

L'analisi dello stato di avanzamento esposta nel presente documento prende in considerazione 981 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, per i quali è stato individuato uno specifico livello di attuazione compreso tra la prima fase progettuale dello studio di fattibilità e l'ultimazione dei lavori, che rappresentano la quasi totalità del costo (278.054 milioni su 278.165 milioni totali). I 104 lotti con lavori in corso di esecuzione insieme ai 38 lotti con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori, che dovrebbero rappresentare le opere con obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), hanno un valore di circa 64 miliardi: 45,5 miliardi riguardano interventi riferiti a opere prioritarie e 18,3 miliardi interventi riconducibili a opere non prioritarie. In tale ambito, l'importo dei lotti con lavori in corso di esecuzione ammonta complessivamente a circa 42 miliardi di euro, mentre 22 miliardi fanno riferimento a lotti con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori. Il costo dei 365 lotti ultimati risulta essere pari a circa 36 miliardi. I restanti 178 miliardi riguardano invece le opere in fase di progettazione (circa 152 miliardi), in gara o aggiudicate (circa 25 miliardi) e con contratto risolto (meno di 1 miliardo), che dovrebbero rappresentare le opere senza OGV.

L'84% del costo delle opere senza OGV, pari a circa 150 miliardi di euro, riguarda opere non prioritarie. In tali opere sono incluse tre opere esaminate dal CIPE nel 2016, di cui due esaminate per la prima volta: la Pedemontana Piemontese ([scheda 213](#)) e il Sistema Tangenziale Est di Lucca ([scheda 214](#)). La terza è il nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno ([scheda 69](#)), opera articolata in tre interventi, di cui due in fase di progettazione e uno, lo stralcio nord, in fase di gara.

Il seguente schema, sulla base di quanto delineato nella figura 19 contenuta nell'Allegato al DEF 2016 denominata "la roadmap verso il primo DPP", reca il quadro delle opere che potrebbero confluire nel primo DPP. Nello schema sono evidenziati, oltre ai costi complessivi delle opere prioritarie e non, le quote di tali costi riconducibili a interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti in cui, come già rilevato, dovrebbero essere inclusi i lotti con contratti approvati, e in attesa di avviare i lavori, e con lavori in corso. Nell'ambito delle attività necessarie ai fini della predisposizione del primo DPP, l'Allegato al DEF 2016 ricomprende, da un lato, la revisione dei progetti (*project review*) già inclusi nelle precedenti programmazioni e, dall'altro, la valutazione sulla base delle Linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, di cui il CIPE ha preso atto nella seduta del 1° Dicembre 2016. Ai fini dell'inserimento nel DPP, infatti, le Regioni, le Province autonome, le Città Metropolitane e gli altri enti competenti trasmettono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proposte di interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica prioritari per lo sviluppo del Paese, comprendenti il progetto di fattibilità secondo quanto indicato da tali linee guida (art. 201, comma 5, del D.lgs. 50/2016).

PIS 2016 - Opere che potrebbero confluire nel primo DPP in base alle indicazioni dell'Allegato al DEF 2016 - Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

a) Compresi lotti in progettazione, in gara e aggiudicati in via definitiva e provvisoria nonché i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

## Le opere prioritarie

### Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle venticinque opere prioritarie, aggiornato al 31 dicembre 2016, è pari a 89,6 miliardi, il 32% del costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche (278,2 miliardi).

L'83% del costo (74,3 miliardi) è riconducibile a opere esaminate dal CIPE. L'11% del costo (10,3 miliardi) riguarda opere, non esaminate dal CIPE, di competenza del Commissario straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina. Il restante 6% (circa 5 miliardi) riguarda altri interventi, in cui rientrano alcuni lotti della SS 106 Jonica e del collegamento stradale Grosseto-Siena, il sistema tranviario fiorentino e il completamento della linea 1 della metropolitana di Torino. Nel sistema SILOS, sono consultabili le schede delle opere esaminate dal CIPE e di quelle di competenza del Commissario straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, con informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento, che risalgono alla data di inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche.

Rispetto al costo delle opere prioritarie, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 64 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a circa 25,5 miliardi. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 71,5% del costo: per il 61,8%, 55,3 miliardi, sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 9,7%, 8,7 miliardi, da finanziamenti privati.

#### OPERE PRIORITARIE - Costi, disponibilità e fabbisogno al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro

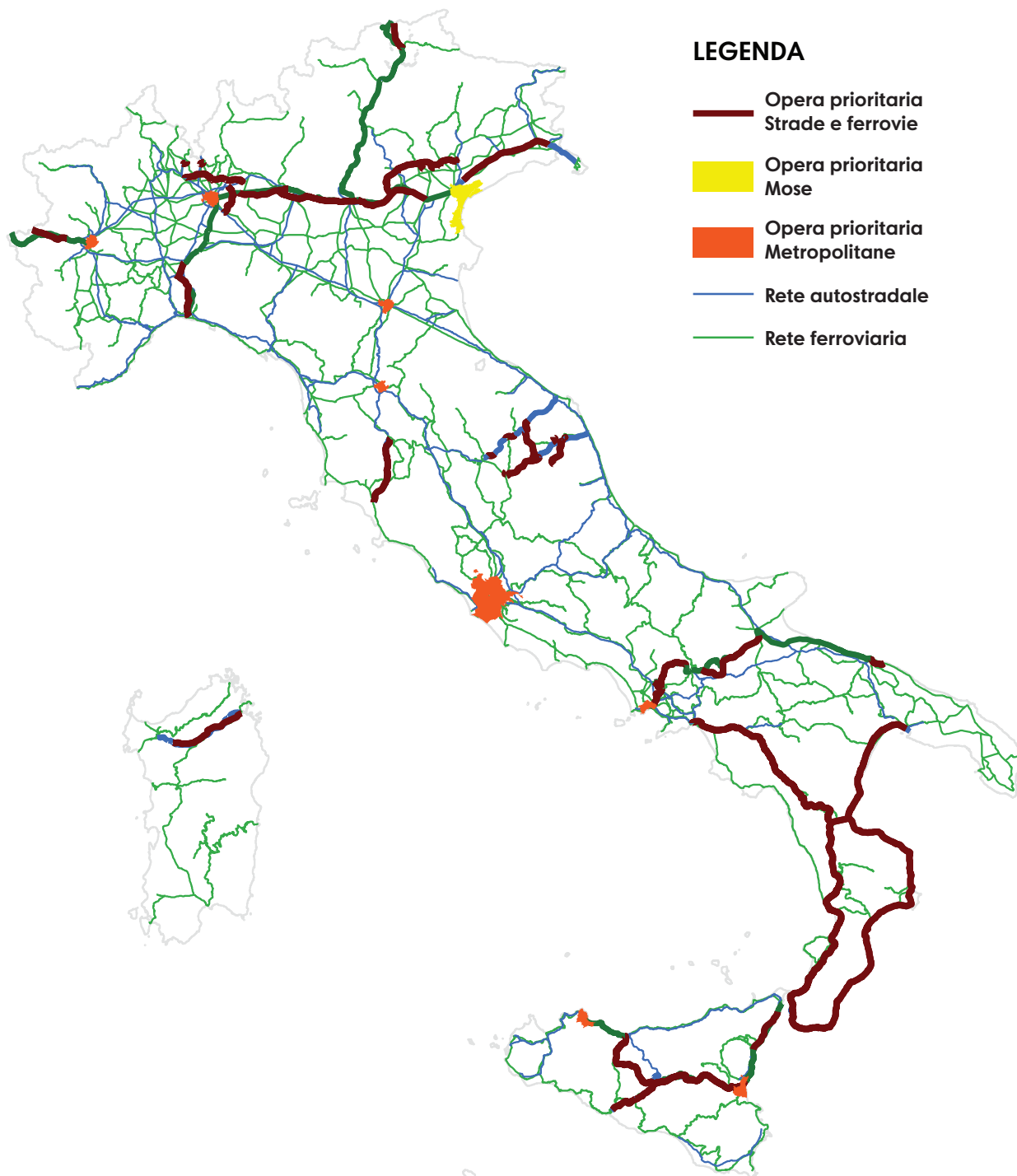
	Valori assoluti	%
Costo	89.570	100,0%
Disponibilità	64.018	71,5%
Fabbisogno	25.552	28,5%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le risorse assegnate nell'ultimo anno, sulla base dei risultati del monitoraggio, ammontano a 4.357 milioni di cui 4.242 destinati alla rete ferroviaria ad alta velocità così ripartiti: 1.272 milioni alla Galleria del Brennero, di cui 1.250 al 4° lotto costruttivo; 1.630 milioni al 4° lotto costruttivo del Terzo valico dei Giovi; 826 milioni alla tratta Giampileri-Fiumefreddo del collegamento ferroviario Palermo-Catania-Messina; 514 milioni alla tratta Bari-Napoli.



**OPERE PRIORITARIE** *La localizzazione territoriale delle 25 opere prioritarie*



Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi da fonti varie.

I restanti 115 milioni sono stati assegnati alle linee 1 e 6 della rete metropolitana di Napoli a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), per il periodo di programmazione 2014-2020, previste negli Accordi interistituzionali, denominati Patti per il Sud, relativi alla regione Campania e alla città metropolitana di Napoli e assegnate con la delibera del CIPE n. 26 del 2016.

Per le opere prioritarie sono previste ulteriori risorse del FSC 2014-2020 nel Piano operativo infrastrutture, del valore complessivo di 11,5 miliardi, di cui alla delibera CIPE 25/2016. Tali risorse non sono comprese tra le disponibilità in quanto, al 31 dicembre 2016, non risulta concluso l'iter di perfezionamento della delibera CIPE n. 54/2016, del 1° dicembre 2016, di approvazione del Piano operativo Infrastrutture.

Tra le principali novità, che hanno interessato le opere prioritarie dopo la data di chiusura del precedente monitoraggio, si segnalano:

- la ratifica dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, disposta con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, per l'avvio dei lavori della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. In particolare, l'articolo 3, comma 1, prevede la realizzazione dell'opera, per successivi lotti costruttivi non funzionali, con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente (*scheda 2*);
- l'autorizzazione, disposta dal CIPE, alla realizzazione del 4° lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero, del costo di 1.250 milioni a carico dell'Italia, e del Terzo valico dei Giovi, del costo di 1.630 milioni, con contestuale assegnazione a RFI SpA delle risorse per l'intera copertura finanziaria (delibere CIPE 17/2016 e 42/2016) (*scheda 3 e scheda 39*);
- l'approvazione, da parte del CIPE, della modifica del sistema viario per il completamento funzionale del Quadrilatero Umbria-Marche e dell'utilizzo delle risorse per le opere compensative relative all'intervento "Maxilotto 1, direttrice SS 77 Val di Chienti, Civitanova Marche-Foligno" per la realizzazione di interventi sulla viabilità resi necessari a seguito dei recenti eventi sismici (delibere CIPE 64/2016 e 65/2016, del 1° dicembre 2016, il cui iter di perfezionamento non risulta concluso al termine del monitoraggio) (*scheda 71*);
- la ricusazione, da parte della Corte dei conti, del visto alla delibera CIPE 20/2016 del 1° maggio 2016, relativa al progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (Deliberazione n. SCCLEG/14/2016/PREV), in quanto, come riportato nella massima, "non è conforme alle disposizioni di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo"), la delibera CIPE con la quale

si prevede l'acquisto di materiale rotabile da impiegare sulla linea storica, rinviando a data da destinarsi i lavori infrastrutturali da eseguire sulla tratta ferroviaria Bologna-Portomaggiore" (*scheda 196*);

- la pubblicazione nel mese di luglio 2016 sulla Gazzetta Europea, da parte di Italferr Spa, dei bandi di gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della progettazione esecutiva e della realizzazione delle tratte Napoli-Cancello, dell'importo di 400.796.294,37 euro, e Cancello-Frasso Telesino, dell'importo di 356.417.518,18 euro, del collegamento ferroviario Napoli-Bari (*scheda 211*);
- l'approvazione, da parte del Commissario per la realizzazione della tratta ferroviaria Napoli-Bari, con ordinanza n. 27 del 1° dicembre 2016, del progetto preliminare della tratta Apice-Orsara, dell'importo di 2.686 milioni di euro, del collegamento ferroviario Napoli-Bari (*scheda 211*).

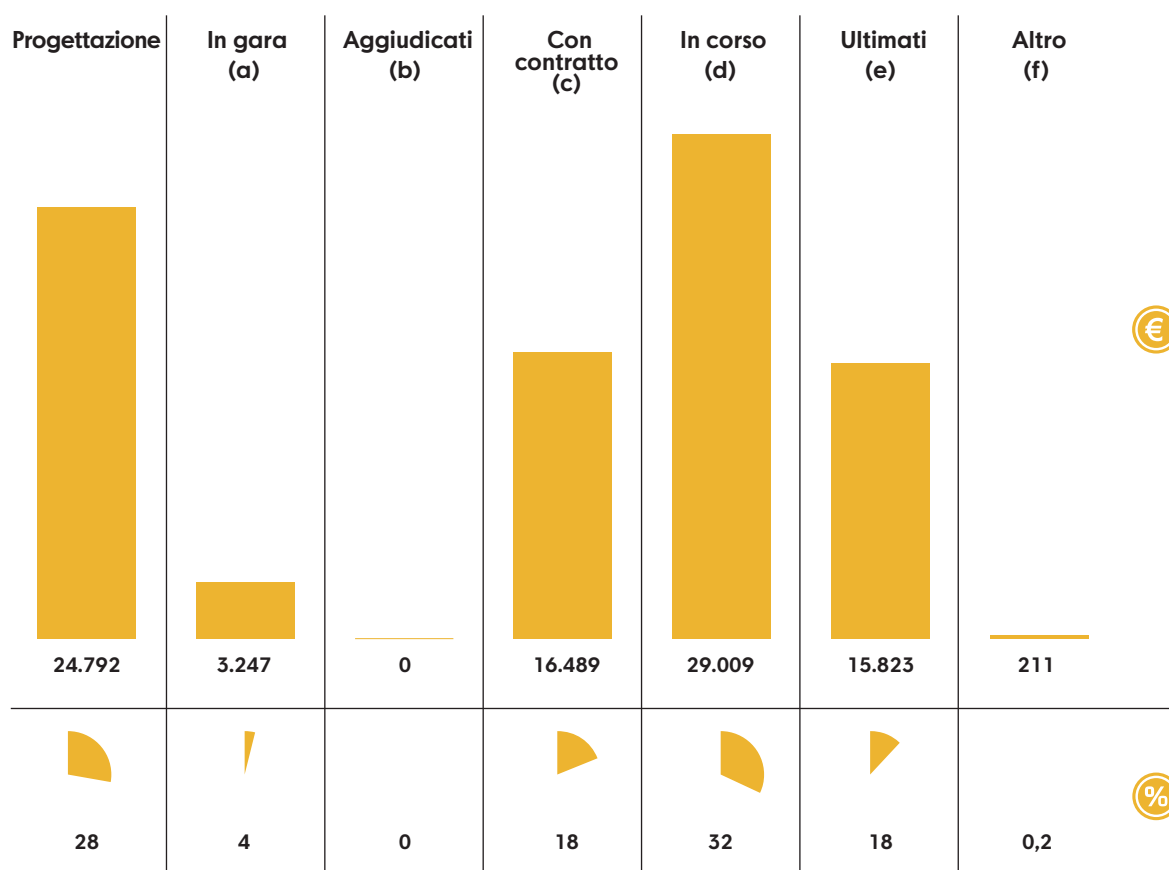
### **Lo stato di avanzamento**

Considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di 201 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, i lotti con lavori in corso di esecuzione, unitamente a quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori, che dovrebbero rappresentare le OGV, hanno un valore di circa 45,5 miliardi, pari al 50% del costo complessivo delle venticinque opere prioritarie al 31 dicembre 2016. In particolare, i lavori in corso di esecuzione hanno un costo di circa 29 miliardi, pari al 32% del costo complessivo delle opere prioritarie. Un altro 18% del costo, pari a circa 16,5 miliardi, riguarda lotti con contratto approvato e lavori non avviati (vi rientrano, tra gli altri, alcuni lotti dei collegamenti ferroviari AV/AC Milano-Venezia e Genova-Milano).

I lotti in progettazione hanno un costo di circa 24,8 miliardi e rappresentano il 28% del costo delle opere prioritarie. Rientrano in questo gruppo, tra gli altri, alcuni lotti di importo rilevante dei collegamenti ferroviari Torino-Lione, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina e i lotti costruttivi 5 e 6 del valico del Brennero.

I lotti in gara rappresentano il 4%, circa 3,2 miliardi. Si tratta del 4° lotto costruttivo della Galleria del Brennero (a dicembre 2016 BBT SE ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del "Lotto Pfons-Brenner"), delle tratte "Napoli-Cancello", "Cancello-Frasso Telesino" e "Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare)" del collegamento ferroviario Napoli-Bari e del lotto "Messa in sicurezza tratto Campo Calabro-Reggio Calabria" della A2 Autostrada del Mediterraneo (ex A3 Salerno-Reggio Calabria).

I lotti ultimati rappresentano il 18%, circa 15,8 miliardi. Tra i lavori ultimati nel 2016 si segnalano: per l'A2 Autostrada del Mediterraneo, i megalotti 2 (1,1 miliardi), dallo Svincolo di Gioia Tauro allo svincolo di Scilla, e 3 (634 milioni), dallo svincolo di Scilla allo svincolo di

**OPERE PRIORITARIE - Costi per stato di avanzamento al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %**

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

- (a) Compresa anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.  
 (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.  
 (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.  
 (d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.  
 (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2016.  
 (f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

Campo Calabro, il macrolotto 3.2 (597 milioni), da Laino Borgo a Campotenese, e il lotto "Tronco 2°- Tratto 1°" (83 milioni), dalla Galleria Fossino allo svincolo di Laino Borgo; per il sistema viario Quadrilatero Marche-Umbria, i lotti 1.2 e 2.1 del 1° macrolotto e 1.2 del 2° macrolotto; per l'itinerario Sassari-Olbia, i lotti 0, 7 e 8; la tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona; la tratta Garibaldi-San Siro della linea 5 della metropolitana di Milano; le tratte Galatea-Giovanni XXIII e Giovanni XXIII-Stesicoro della Circumetnea.

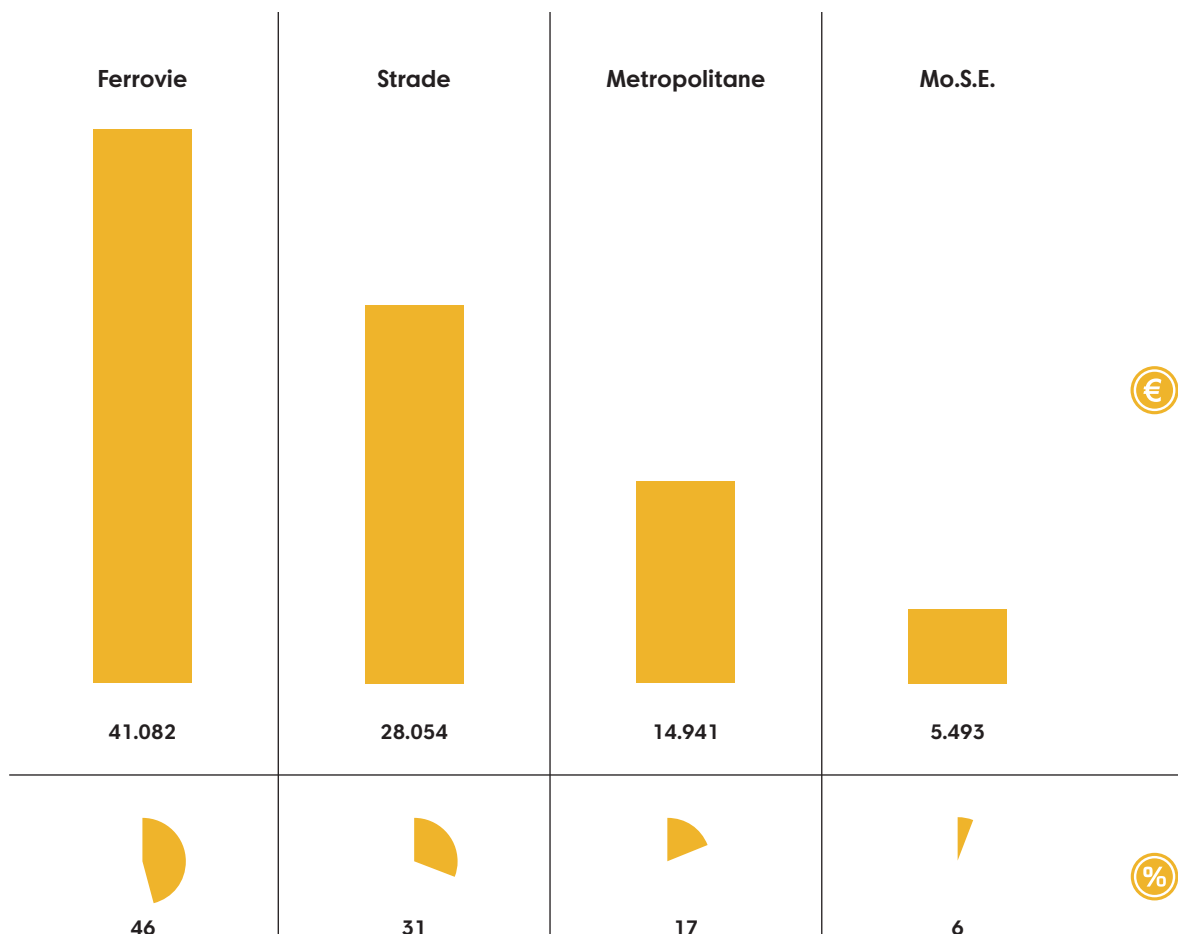
Lo 0,2% (211 milioni) riguarda, infine, lotti con contratto risolto.

## La tipologia di opere

Tra le opere prioritarie vi sono sei opere ferroviarie, del costo complessivo di circa 41 miliardi, pari al 46% del costo totale delle venticinque opere prioritarie.

Si tratta di opere finalizzate al potenziamento del sistema ferroviario ad Alta Velocità/Alta Capacità per lo sviluppo dei corridoi europei TEN-T nelle regioni del Nord e del Mezzogiorno. Il costo delle opere prioritarie per completare la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità al Nord è pari a circa 26 miliardi, di cui 18,9 miliardi relativi a lotti contrattualizzati o ultimati (collegamento ferroviario AV/AC Treviglio-Brescia-Verona-Padova, Terzo valico dei Giovi, lotti costruttivi 1, 2 e 3 della Galleria di base del Brennero e il cunicolo esplorativo della Maddalena, intervento propedeutico alla realizzazione del tun-

**OPERE PRIORITARIE - Costi per tipologia di opera al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %**



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.



nel di base del collegamento ferroviario Torino-Lione). I restanti 7 miliardi riguardano la tratta in territorio italiano del collegamento Torino-Lione (4,4 miliardi che potrebbero ridursi a seguito della revisione del progetto) e i lotti costruttivi 4, 5 e 6 della Galleria di Base del Brennero (2,6 miliardi).

Riguardo allo stato di avanzamento delle opere ferroviarie prioritarie localizzate al Nord, le prime delibere del CIPE sono del 2003, i lavori hanno avuto inizio nel 2011, nella tratta Treviglio-Brescia (l'unica in esercizio al 31 dicembre 2016), e la loro conclusione è prevista nel 2029 (Torino-Lione).

Il costo per estendere la rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità nelle regioni del Mezzogiorno, invece, è pari a 15,1 miliardi (6,2 miliardi per l'itinerario Napoli-Bari e 8,9 per l'itinerario Palermo-Catania-Messina). Riguardo allo stato di avanzamento, la totalità dei lotti dell'itinerario Palermo-Catania-Messina è in fase di progettazione; per l'itinerario Napoli-Bari, invece, i lotti in fase di progettazione sono quattro dell'importo complessivo di circa 4 miliardi. Per altri tre lotti, dell'importo complessivo di circa 1,9 miliardi, risulta in corso la gara e per l'ultimo lotto (Raddoppio Bovino-Cervaro), dell'importo di 263 milioni, risultano in corso i lavori di completamento. Si ricorda che, al fine di accelerare la realizzazione della rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità nelle regioni del Mezzogiorno, dal 2015 ha avuto inizio l'applicazione delle nuove procedure previste dall'articolo 1 del decreto legge n. 133 del 2014 (cd. "sblocca Italia"), che prevedono un accentramento dei poteri e delle funzioni in capo all'amministratore delegato di RFI nominato Commissario straordinario per la realizzazione degli itinerari ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina.

Le dieci opere stradali hanno un costo di circa 28 miliardi, pari al 31% del costo totale delle venticinque opere prioritarie. Si tratta di quattro tratte autostradali, del costo complessivo di 9,7 miliardi, da realizzare con il 76% di risorse private, localizzate in Lombardia (Pedemontana lombarda e Tangenziale est esterna di Milano) e nel nord est (Pedemontana Veneta e A4 Venezia-Trieste). Le restanti sei opere stradali, del costo complessivo di 18,3 miliardi da realizzare con risorse pubbliche, sono localizzate nelle regioni del Centro (E78 Grosseto-Siena e Quadrilatero Marche-Umbria) e del Mezzogiorno (A2 Autostrada del Mediterraneo - ex A3 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica Taranto-Reggio Calabria, SS 640 Agrigento-Caltanissetta e Itinerario Sassari-Olbia).

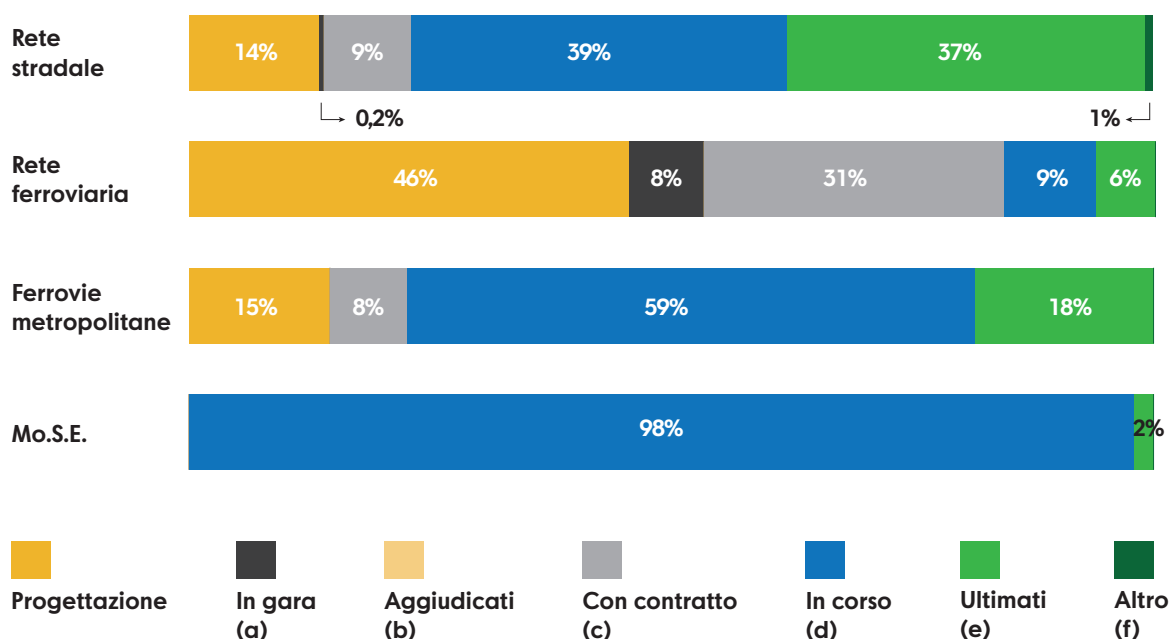
Le opere prioritarie per il potenziamento del trasporto ferroviario metropolitano nelle grandi città sono otto ed hanno un costo complessivo di 14,9 miliardi, pari al 17% del costo totale delle venticinque opere prioritarie. Il 68% di tale costo, pari a circa 10,2 miliardi, riguarda le reti metropolitane delle città di Milano, Roma e Napoli. Il restante 32%, pari a 4,8 miliardi, è imputabile alle reti metropolitane delle città di Torino, Bologna, Firenze, Catania e Palermo.

Per il sistema Mo.S.E., opera prioritaria del costo complessivo di 5,5 miliardi, si registra

uno stato di avanzamento dei lavori dell'86%, al 30 settembre 2016, mentre l'ultimazione è programmata nel mese di giugno del 2018.

Rispetto allo stato di avanzamento per tipologia di opera, si rileva una maggiore incidenza delle fasi di realizzazione più avanzate per strade e ferrovie metropolitane. Per entrambe, oltre l'85% del costo è relativo a lotti contrattualizzati o ultimati. Per le opere ferroviarie, invece, il 54% del costo riguarda lotti in fase di progettazione o in gara. Per tali opere, è rilevante anche la percentuale dei lavori contrattualizzati e non avviati (31%).

**OPERE PRIORITARIE - Costi per tipologia di opere e stato di avanzamento al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %**



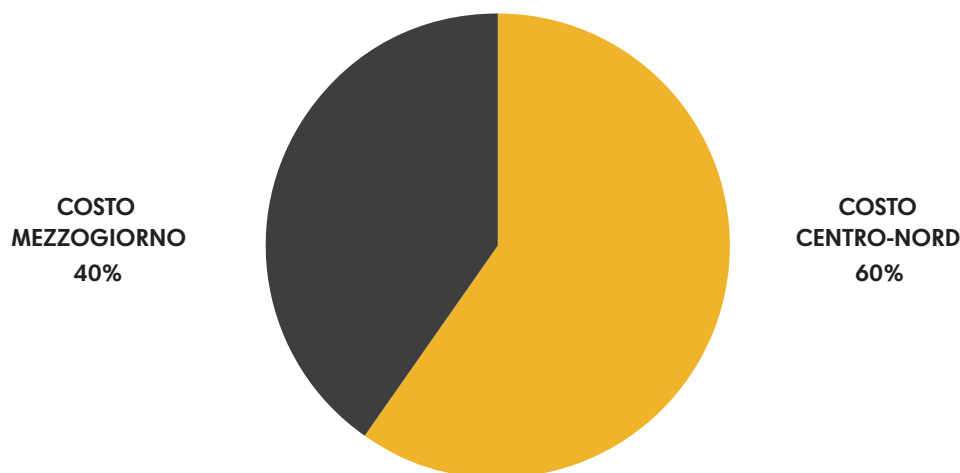
Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

- (a) Comprese anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
- (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
- (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
- (d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
- (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2016.
- (f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

## La distribuzione territoriale

In relazione alla distribuzione territoriale, nelle regioni del Centro-Nord si concentrano opere per un valore pari al 60%, circa 53,6 miliardi, e in quelle del Mezzogiorno per il restante 40%, pari a circa 36,0 miliardi.

**OPERE PRIORITARIE** – Costi, disponibilità e fabbisogni per macroarea al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %



MACROAREA	Costo A	Disponibilità B	Fabbisogno A-B
CENTRO-NORD	53.606	41.145	12.461
MEZZOGIORNO	35.964	22.874	13.090
<b>TOTALE</b>	<b>89.570</b>	<b>64.018</b>	<b>25.552</b>

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti competenti.

Rispetto al costo delle opere prioritarie, le disponibilità finanziarie per le opere del Centro-Nord ammontano complessivamente a 41,1 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a 12,5 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 77% del costo: per il 61%, 32,4 miliardi, sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 16%, 8,7 miliardi, da finanziamenti privati.

Le disponibilità finanziarie per le opere del Mezzogiorno, invece, ammontano a 22,9 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a 13,1 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 64% del costo con risorse interamente pubbliche.

Rispetto allo stato di avanzamento per macro area geografica, il 18% del costo delle opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, pari a circa 9,7 miliardi su 53,6 miliardi di costo totale, fa riferimento a lavori senza contratto. Un altro 27% (14,6 miliardi) riguarda lavori contrattualizzati, ma non avviati. I lavori in corso rappresentano il 41,5% (22,2 miliardi) e quelli ultimati il 13,5% (circa 7,1 miliardi).

Nelle regioni del Mezzogiorno i lavori senza contratto rappresentano oltre la metà del costo, pari a circa 18,5 miliardi su 36 miliardi di costo totale. Un altro 5% (1,9 miliardi) riguarda lavori contrattualizzati, ma non avviati. I lavori in corso rappresentano il 19% (6,8 miliardi) e quelli ultimati il 24% (circa 8,7 miliardi, di cui 6,9 miliardi relativi alla ex A3 Autostrada Salerno-Reggio Calabria).

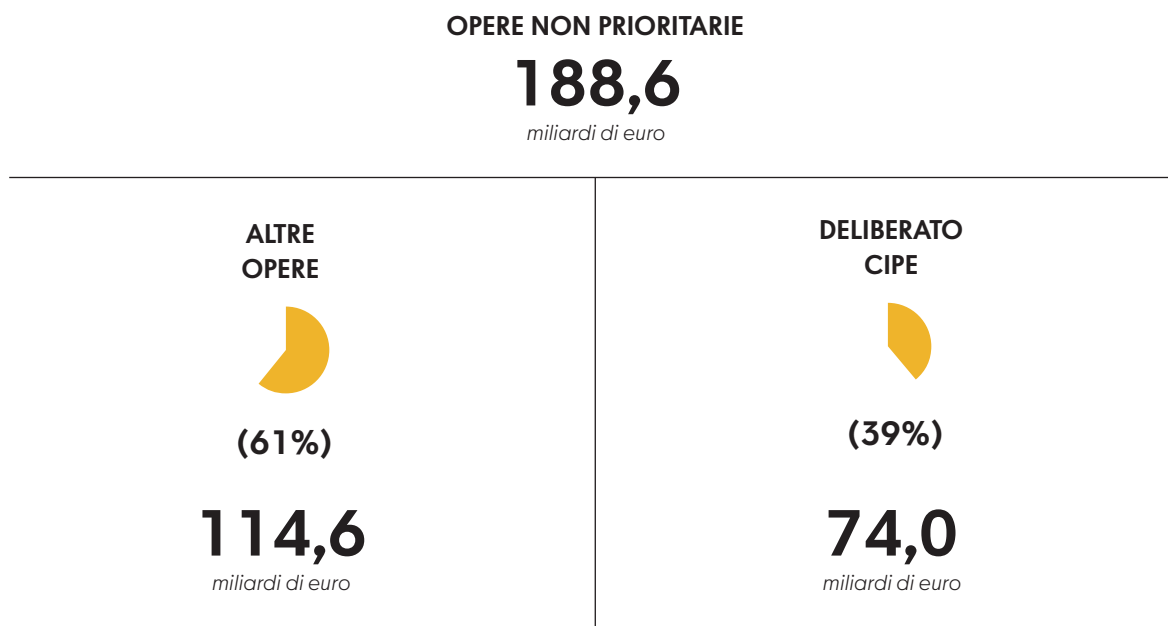
## Le opere non prioritarie

### Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle opere non prioritarie, aggiornato al 31 dicembre 2016, è pari a 188,6 miliardi, il 68% del costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche 2016 (278,2 miliardi).

Il costo delle 156 opere esaminate dal CIPE, tra ottobre 2002 e dicembre 2016, è di 74 miliardi di euro, pari al 39% del costo totale delle opere non prioritarie. Per tali opere, sono consultabili nel sistema SILOS le schede con informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento.

**OPERE NON PRIORITARIE** - Quadro di riferimento dei costi al 31 dicembre 2016- Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, Ministero Infrastrutture, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti competenti.

Due opere sono state esaminate per la prima volta nel 2016: la “Pedemontana piemontese: Collegamento tra l'A4 in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 in località Ghemme”, del costo di 205 milioni di euro ([scheda 213](#)), esaminata dal CIPE nella seduta del 1° maggio 2016; il Sistema Tangenziale Est di Lucca: SS12 Toscana - Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte Moriano e i caselli dell' A11 del Frizzone e di Est, del costo di 270 milioni di euro ([scheda 214](#)), esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016.



Nel 2016 il CIPE ha esaminato anche altre opere del PIS 2016 non prioritarie già deliberate negli anni precedenti; in particolare:

- è stata approvata la variante del progetto definitivo concernente la “Galleria di sicurezza (parte italiana) traforo autostradale del Frejus”, con un aumento della spesa di competenza italiana pari a 71,9 milioni di euro, che ha comportato un aumento del costo complessivo dell’opera a 276,6 milioni di euro IVA esclusa (*scheda 1*);
- relativamente al “Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi)”, è stata prorogata di due anni la dichiarazione di pubblica utilità ed è stato approvato il progetto definitivo della variante “Interconnessione tra la A35 - BreBemi e la A4-Autostrada Torino-Milano-Venezia-Trieste” (*scheda 30*);
- con riguardo all’“Ammodernamento del tratto da Peschiera Borromeo a Spino d’Adda (escluso ponte)”, è stato nuovamente approvato il progetto definitivo dell’intervento “Riqualifica e potenziamento della SP ex SS 415 Paullese - lotto 2 - I stralcio - tratte A e B” (*scheda 33*);
- sono state approvate le misure di defiscalizzazione per la “Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse” (*scheda 63*);
- relativamente al “Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno”, è stato approvato il progetto definitivo dello stralcio nord del progetto stradale (*scheda 69*);
- con riguardo alla “Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia”, è stato approvato il progetto definitivo “opere di completamento” e sono state assegnate le risorse (*scheda 96*);
- è stata approvata la 2ª perizia di variante ed è stato aggiornato il costo dell’“Acquedotto Molisano Centrale” (*scheda 148*);
- è stato sostituito l’intervento “SS 172 dei Trulli” (*scheda 191*);
- è stato rimodulato il Programma “Piccole e medie opere” (*scheda 195*);
- relativamente all’opera “Battipaglia-Paola-Reggio Calabria - Adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione)”, è stato approvato il progetto definitivo del sottoprogetto “SP13 Costruzione galleria subalvea del torrente Fiumicello” (*scheda 198*).

Il costo delle altre opere non prioritarie, non esaminate dal CIPE, aggiornato al 31 dicembre 2016, è pari a 114,6 miliardi, pari al 61% del costo complessivo delle opere non prioritarie.

---

**OPERE NON PRIORITARIE - Costi, disponibilità e fabbisogno al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %**

	Valori assoluti	%
<b>TOTALE</b>		
Costo	188.595	100%
Disponibilità	81.925	43%
Fabbisogno	106.670	57%
<b>Deliberato CIPE</b>		
Costo	74.015	100%
Disponibilità	46.506	63%
Fabbisogno	27.509	37%
<b>Altre opere</b>		
Costo	114.580	100%
Disponibilità	35.419	31%
Fabbisogno	79.161	69%

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Per l'insieme delle opere non prioritarie, le risorse disponibili ammontano a circa 82 miliardi e consentono una copertura finanziaria pari al 43% del costo. Per le opere esaminate dal CIPE tale percentuale è del 63% e per le altre opere non prioritarie del 31%.

Per le opere non prioritarie esaminate dal CIPE, le disponibilità ammontano a 46,5 miliardi di cui il contributo privato rappresenta il 57%, pari a circa 26,7 miliardi. In tale importo, sono inclusi 10 miliardi per la realizzazione del collegamento autostradale Orte-Mestre, per il quale è in corso, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'istruttoria a seguito della trasmissione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto preliminare del Promotore reso dall'Assemblea Generale nell'Adunanza del 15 luglio 2016. Il restante 43% riguarda risorse pubbliche, pari a circa 19,8 miliardi di cui 2,2 miliardi assegnati

nel 2016. Nello specifico, si tratta di 1,9 miliardi di risorse della legge di stabilità 2016 (legge n. 208/2015), previste nell'aggiornamento 2016 del contratto di programma RFI 2012-2016, parte Investimenti, sottoscritto il 17 giugno 2016 e approvato con legge 1 dicembre 2016, n. 225, per le seguenti due opere ferroviarie: 1,450 miliardi al lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena - dell'opera "potenziamento linee di accesso al Brennero"; 443 milioni alle tratte Termoli-Campomarino e Campomarino-Ripalta dell'opera "raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti-Lesina". Altri 303 milioni, di risorse della programmazione 2024-2020 del Fondo per lo sviluppo e la coesione, sono stati assegnati al sistema metropolitano campano, tratte Aversa Centro-Piscinola (61,4 milioni di risorse della Programmazione Operativa Complementare 2014-2020 di cui alla delibera del CIPE 11/2016) e Bretella di Monte S. Angelo (88,5 milioni di risorse del fondo FSC 2014-2020, previste nel Patto per lo sviluppo della regione Campania sottoscritto il 24 aprile 2016, e assegnate con la delibera CIPE n. 26 del 2016), e alle opere idriche dell'Abruzzo e della Sardegna (153 milioni di risorse del fondo FSC 2014-2020, previste nei rispettivi Patti per il Sud sottoscritti nel 2016, e assegnate con la delibera del CIPE n. 26 del 2016).

Per le altre opere non prioritarie, le disponibilità ammontano a 35,4 miliardi di cui il contributo privato rappresenta il 49%, pari a circa 17 miliardi. Il restante 51% riguarda risorse pubbliche, pari a circa 18 miliardi.

### **Lo stato di avanzamento**

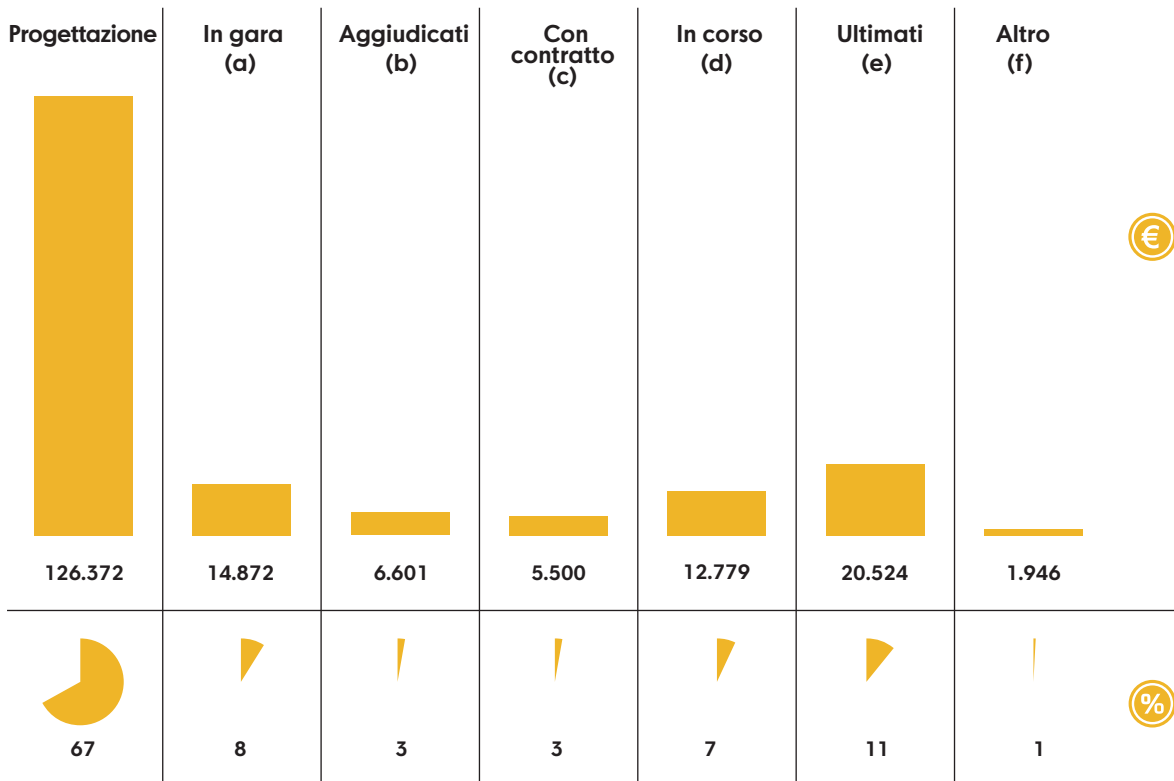
Riguardo all'avanzamento fisico al 31 dicembre 2016 delle opere non prioritarie, considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di 780 lotti, si rileva, in termini di costo, un'alta incidenza dei lotti in fase di progettazione.

Il costo dei lotti in fase di progettazione è di oltre 126 miliardi, pari al 67% del costo totale delle opere non prioritarie (188,6 miliardi). In questo ambito, caratterizzato da una maggiore incidenza delle "altre opere non prioritarie" (72% del costo totale), si riscontra un elevato fabbisogno finanziario residuo. Le disponibilità, infatti, coprono meno del 18% del costo.

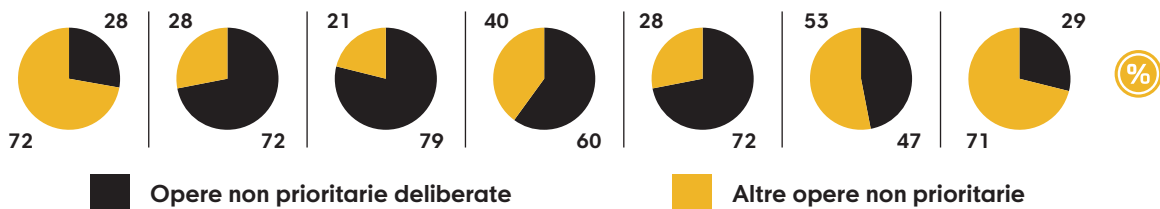
I lotti in gara rappresentano l'8% del costo totale, circa 14,9 miliardi di cui 10 miliardi relativi al collegamento autostradale Orte-Mestre (la fase di selezione delle proposte si è conclusa con l'individuazione della proposta dichiarata di pubblico interesse, ma non è stata raggiunta la seconda fase della procedura, relativa alla gara per l'affidamento della concessione).

I lotti aggiudicati rappresentano il 3%, circa 6,6 miliardi di cui il 70% (4,6 miliardi) relativo a due collegamenti autostradali: l'autostrada Roma-Latina e bretella Cisterna-Valmontone, dell'importo di circa 2,7 miliardi, la cui gara di concessione di costruzione e gestione, per la progettazione, realizzazione e gestione dell'opera, risulta aggiudicata in via definitiva, in data 6 luglio 2016, all'impresa Consorzio Stabile SIS - Società Consortile per azioni; l'au-

**OPERE NON PRIORITARIE - Costi per stato di avanzamento al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %**



*Incidenza % deliberate sul totale opere non prioritarie*



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

- (a) Compresa anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
- (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
- (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
- (d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
- (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2016.
- (f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.

tostrada Medio Padana Veneta, dell'importo di circa 1,9 miliardi, la cui gara di concessione di costruzione e gestione risulta aggiudicata in via definitiva, in data 19 novembre 2013, al raggruppamento temporaneo di imprese con capogruppo Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa (al 31 dicembre 2016 l'intervento risulta sottoposto alla procedura di revisione ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 6 agosto 2015, n. 15).

I lotti con lavori in corso di esecuzione unitamente a quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori, che dovrebbero rappresentare le opere con OGV, hanno un valore di circa 18,3 miliardi, pari al 10% del costo complessivo delle opere non prioritarie al 31 dicembre 2016. In particolare, i lotti con lavori in corso rappresentano il 7%, circa 13 miliardi di cui 1,7 riguardano il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi) compresa la variante dell'Interconnessione A35-A4 (l'ultimazione dell'asse autostradale è avvenuta in data 26 aprile 2014, mentre l'ultimazione delle opere relative alla variante è prevista entro il 2017). Rappresentano invece il 3% i lotti contrattualizzati e con lavori non avviati, circa 5,5 miliardi di cui 3,1 relativi a quattro collegamenti autostradali: l'autostrada regionale Cispadana (1,3 miliardi), opera non esaminata dal CIPE al 31 dicembre 2016, la cui convenzione di concessione di costruzione e gestione per la progettazione, realizzazione e gestione dell'opera, tra la Regione Emilia Romagna e la Società di progetto Autostrada Regionale Cispadana SpA, è stata firmata il 25 novembre 2010 (al 31 dicembre 2016 risulta in corso l'iter di approvazione del progetto definitivo); l'autostrada Ragusa-Catania (815 milioni), opera esaminata dal CIPE per la quale, in data 10 agosto 2016, con la registrazione da parte della Corte dei conti del decreto interministeriale n. 228, del 30 giugno 2016, si è concluso l'iter di approvazione della convenzione; la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse (514 milioni), opera esaminata dal CIPE l'ultima volta il 1° maggio 2016 (delibera 13/2016, di approvazione, con prescrizioni, delle misure di defiscalizzazione, ai sensi dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n.183), la cui convenzione di concessione è stata sottoscritta il 4 dicembre 2014; il collegamento viario tra il Porto di Ancona e la grande viabilità (480 milioni), opera esaminata dal CIPE l'ultima volta il 5 maggio 2011 (delibera 9/2011), la cui convenzione di concessione è stata sottoscritta il 18 dicembre 2013 (al 31 dicembre 2016, risulta in via di conclusione l'attività istruttoria della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali sulla nuova versione del piano economico e finanziario presentato dalla società concessionaria in data 5 agosto 2016).

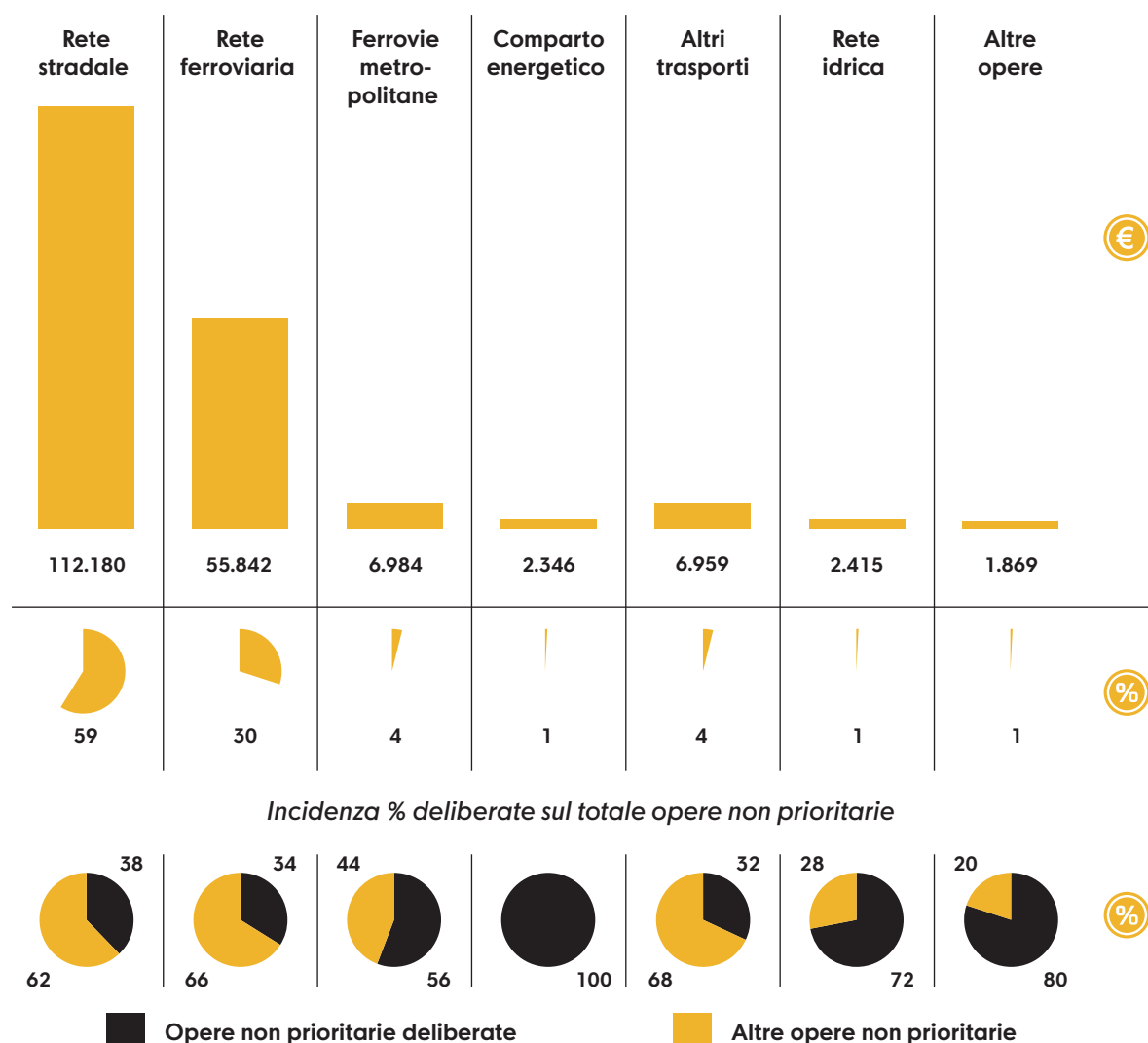
Un altro 11% riguarda i lotti ultimati: si tratta di 20,5 miliardi di cui 9,7, relativi a opere esaminate dal CIPE, e 10,8 a altre opere non prioritarie.

Quote marginali sono riconducibili ai lotti con contratto risolto tra i quali è compreso, tra gli altri, l'itinerario Maglie-S. Maria di Leuca per il quale, a seguito di contenziosi, in data 21 novembre 2016, l'ANAS ha disposto la revoca della procedura di gara e prevede di procedere alla *project review*.

## La tipologia di opere

Il 59% del costo complessivo delle opere non prioritarie, 112,2 miliardi su 188,6 miliardi totali, riguarda opere stradali. I lotti esaminati dal CIPE rappresentano il 38% del costo totale. Riguardo all'avanzamento fisico al 31 dicembre 2016 delle opere stradali non prioritarie, quelle in fase di progettazione, in gara, aggiudicate, rientranti tra le opere senza OGV, hanno un costo di 90,4 miliardi, pari all'81% del costo totale delle opere stradali non prioritarie. Un altro 7%, circa 8,9 miliardi, riguarda le opere con OGV, che dovrebbero includere lavori in corso o contrattualizzati, ma non avviati. I lavori ultimati rappresentano l'11% (11,8 miliardi), mentre il restante 1% (circa 1 miliardo) riguarda contratti risolti.

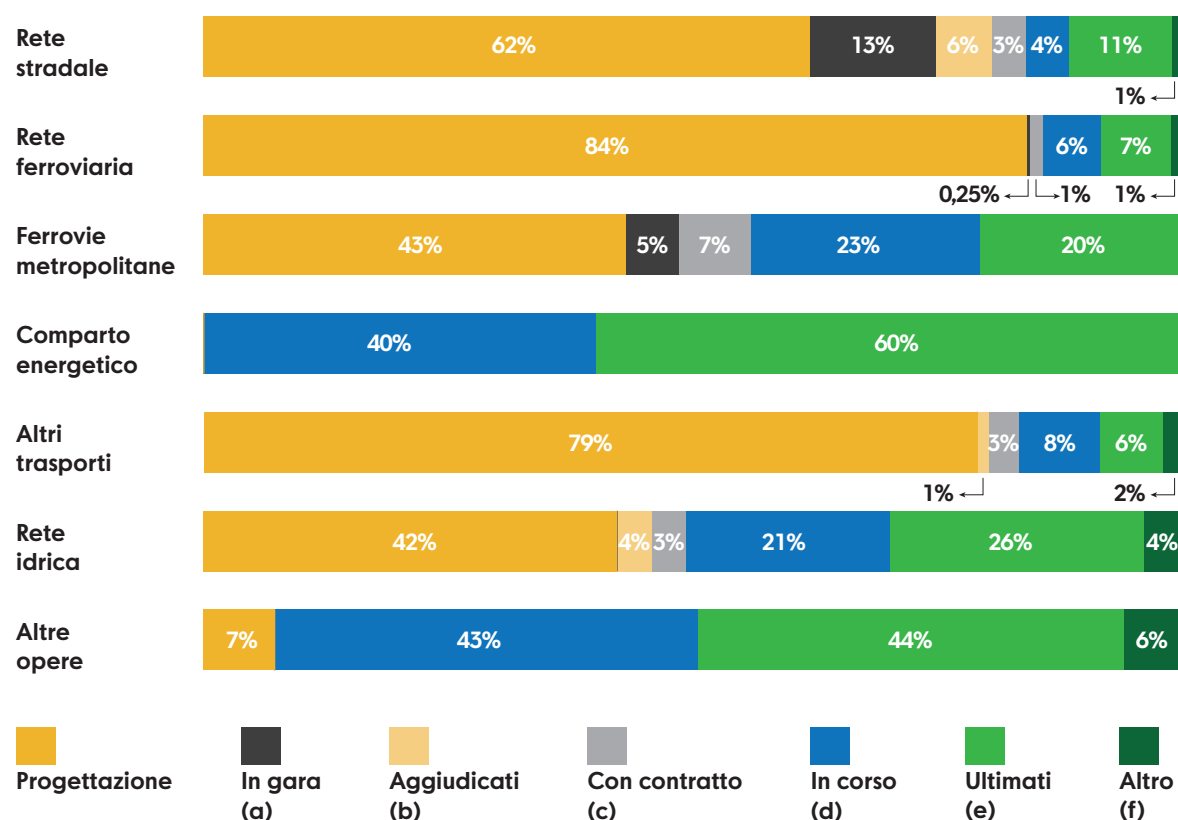
**OPERE NON PRIORITARIE - Costi per stato di avanzamento al 31 dicembre 2016 - Importi in milioni di euro e composizione %**



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

Le opere ferroviarie hanno un costo di circa 55,8 miliardi, il 30% del costo totale delle opere non prioritarie e meno della metà delle opere stradali non prioritarie. I lotti esaminati dal CIPE rappresentano il 34% dei 55,8 miliardi di costo totale. L'84% del costo riguarda lotti in fase di progettazione, di cui fanno parte i seguenti maxi lotti di importo pari o superiore a 1 miliardo di euro. Tra le opere esaminate dal CIPE, rientrano la tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese, il potenziamento

**OPERE NON PRIORITARIE - Costi per tipologia di opera e stato di avanzamento al 31 dicembre 2016**  
Composizione %



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

- (a) Compresa anche le selezioni di proposte, relative alla prima fase dell'iter di affidamento delle concessioni con la finanza di progetto.
- (b) Compresi anche i lotti aggiudicati in via provvisoria.
- (c) Compresi i lotti con contratto sottoscritto e lavori non avviati.
- (d) Compresi anche i lotti con lavori sospesi.
- (e) Tra i lotti ultimati sono compresi anche quelli la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2016.
- (f) Compresi i lotti con uno stato di avanzamento "misto", quelli con contratto risolto e quelli per i quali non si dispone di informazioni sullo stato di avanzamento.



delle linee di accesso al Brennero (Lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena), il quadruplicamento Fortezza-Verona, il potenziamento della linea Seregno-Bergamo, la tratta Andora-Finale Ligure della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, il completamento della linea ferroviaria Pontremolese, il raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano. Nell'ambito delle altre opere non prioritarie rientrano: il nuovo valico del Sempione, il raddoppio della tratta Laveno-Luino, il quadruplicamento della linea Chiasso-Monza, tratto bivio Rosales-Seregno, il collegamento da nord di Malpensa con le linee per il Sempione e il Gottardo, il potenziamento delle linee di accesso al Brennero (lotti 3 e 4), il collegamento AV/AC Venezia-Trieste, il quadruplicamento Salerno-Battipaglia, il raddoppio della tratta Castelbuono-Patti della Linea Messina-Palermo, il raddoppio della tratta Catania-Siracusa.

Le reti ferroviarie metropolitane hanno un costo di circa 7 miliardi, il 4% del costo totale. I lotti esaminati dal CIPE rappresentano il 56% dei 7 miliardi di costo totale. Il 48% del costo, 3,4 miliardi su 7 miliardi totali, è relativo a opere non prioritarie, in fase di progettazione, in gara o aggiudicate, rientranti tra le opere senza OGV. Un altro 30%, 2,2 miliardi, riguarda i lotti con lavori in corso o con contratto approvato. I lavori ultimati rappresentano il 20% del costo (1,4 miliardi).

Il costo delle altre tipologie di opere è di circa 13,6 miliardi, di cui il 53% (7,2 miliardi) è riconducibile a lotti senza OGV.

### **La distribuzione territoriale**

Nelle regioni del Centro-Nord è localizzato il 72% del costo delle opere non prioritarie: si tratta di 136,2 miliardi, dei quali il 43% (59 miliardi) riguarda opere esaminate dal CIPE.

Nelle regioni del Mezzogiorno è localizzata una quota del 27%, pari a 50,5 miliardi; in tale ambito, le opere esaminate dal CIPE rappresentano il 28% (14,2 miliardi).

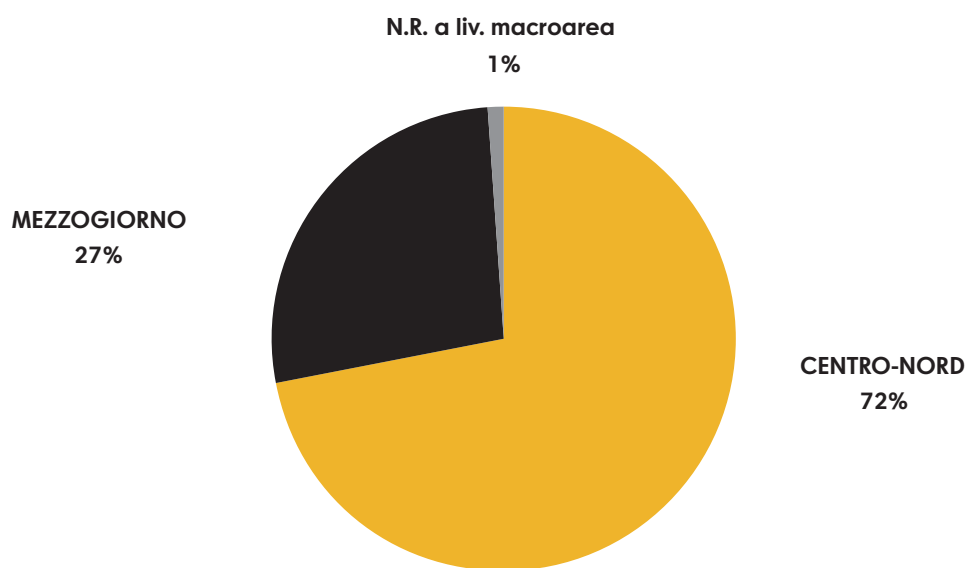
Il restante 1% è relativo al costo delle opere non ripartibili a livello di macroarea (programma grandi stazioni, programma interventi RFI e programma piccoli interventi ANAS).

Le disponibilità ammontano al 43% del costo sia per le opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, sia per quelle del Mezzogiorno.

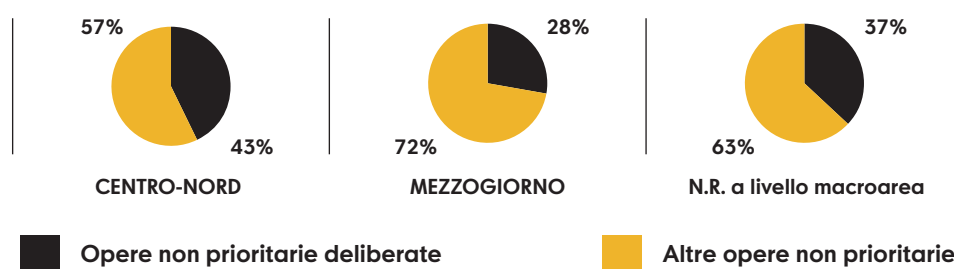
Riguardo alle sole opere esaminate dal CIPE, a fronte di una disponibilità complessiva del 63%, risulta più alta l'incidenza delle disponibilità sul costo per le opere da realizzare nel Mezzogiorno. Si tratta di 11,7 miliardi che corrispondono all'82% del costo delle opere localizzate nella macro area, pari a circa 14,2 miliardi.

Per le altre opere risulta più alta l'incidenza delle disponibilità sul costo per le opere del Centro-Nord: 24,3 miliardi, pari al 32% dei 77,1 miliardi di costo totale.

## OPERE NON PRIORITARIE - Costi per area geografica al 31 dicembre 2016 - Composizione %



## Incidenza % deliberate sul totale opere non prioritarie



Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

## OPERE NON PRIORITARIE - Costi, disponibilità e fabbisogni per macroarea - Importi in milioni di euro

MACROAREA	Costo A	Dispon. B	Fabb. A-B	Costo A	Disp. B	Fabb. A-B	Costo A	Disp. B	Fabb. A-B
	Opere deliberate			Altre opere			Totale		
CENTRO-NORD	59.138	34.208	24.930	77.061	24.328	52.733	136.200	58.536	77.663
MEZZOGIORNO	14.190	11.679	2.512	36.343	9.915	26.428	50.533	21.593	28.940
N.R. a livello macroarea	686	619	67	1.176	1.176	0	1.862	1.795	67
TOTALE	74.015	46.506	27.509	114.580	35.419	79.161	188.595	81.925	106.670

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.



Stampato in digitale dal CRD della Camera dei deputati