XVIII LEGISLATURA

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

Infrastrutture strategiche e prioritarie

Programmazione e realizzazione

2020

in collaborazione con
l'Autorità nazionale anticorruzione

XVIII LEGISLATURA

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

Infrastrutture strategiche e prioritarie

Programmazione e realizzazione

Rapporto

2020

in collaborazione con

l'Autorità nazionale anticorruzione

N. 97 - Febbraio 2020

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 3 aprile 2019, 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

Premessa 7

Nota di sintesi 11

1. Le infrastrutture strategiche e prioritarie programmate

1.1 Il quadro di riferimento al 31 ottobre 2019 23

2. I programmi e gli interventi prioritari

2.1 Introduzione 27
2.2 Costi, disponibilità e fabbisogni 28
2.3 La distribuzione territoriale 40
2.4 I sistemi infrastrutturali 41
2.5 Lo stato di avanzamento 44

3. Le infrastrutture strategiche non prioritarie

3.1 Introduzione 51
3.2 Costi, disponibilità e fabbisogni 52
3.3 La distribuzione territoriale 55
3.4 I sistemi infrastrutturali 57
3.5 Lo stato di avanzamento 58

4. Il mercato delle opere pubbliche nel periodo 2014 - 2019 (gennaio-ottobre)

4.1 Introduzione 65
4.2 La progettazione delle opere pubbliche 70
4.3 La realizzazione delle opere pubbliche 78

Premessa

Il Servizio Studi della Camera svolge dal 2004, su incarico della VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, un'attività di monitoraggio sull'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche attraverso la presentazione di rapporti annuali alla medesima Commissione.

A partire dal 2010 è stata avviata una collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione (a cui sono state trasferite le funzioni dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici), che è stata confermata in un accordo quadro firmato dai due Presidenti il 31 marzo 2016.

L'obiettivo dei rapporti è quello di fornire al Parlamento un'analisi sullo stato di attuazione della programmazione e sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche. Nel corso degli anni, sono stati predisposti focus anche in collaborazione con altre istituzioni (Istituto nazionale di statistica - ISTAT, Cassa depositi e prestiti, Istituto per la Finanza e l'Economia Locale - IFEL, Dipartimento per lo sviluppo e la coesione - DPS) su specifiche tematiche.

Il presente rapporto – la cui realizzazione è stata deliberata dall'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della VIII Commissione nella riunione del 3 aprile 2019 – intende fornire un quadro aggiornato al 31 ottobre 2019 delle infrastrutture strategiche e prioritarie, dalla programmazione alla realizzazione, e dell'evoluzione dell'intero mercato delle opere pubbliche, che tiene conto anche dei diversi interventi legislativi che si sono susseguiti negli ultimi anni.

Nei primi tre capitoli è analizzato lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Tale analisi è predisposta grazie alle elaborazioni statistiche di Cresme Europa Servizi che si basano sui dati raccolti nei documenti ufficiali del CIPE, del Ministero delle infrastrutture e del trasporti (MIT), di RFI Spa e di ANAS Spa, di regioni, comuni e altri soggetti attuatori, nonché grazie ai dati ed alle informazioni forniti dall'ANAC. Si tratta dei dati che aggiornano periodicamente il sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), disponibile sul sito *web* della Camera dei deputati, che contiene una tabella generale degli interventi e 211 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, pubblicate anche in formato di tipo aperto (*linked* open data), oltre a fornire dati storici, permettono un approfondimento sullo stato di avanzamento di tali opere.

Nel quarto capitolo sono, invece, analizzati i dati riguardanti il mercato delle opere pubbliche. Tale analisi si basa sui dati del sistema informativo sui bandi di gara e sulle aggiudicazioni di appalti e concessioni di lavori e servizi pubblici di Cresme Europa Servizi, e sono elaborati, per la parte relativa ai contratti di partenariato pubblico privato, in collaborazione con l'Osservatorio nazionale sul PPP (www.infoppp.it).

SINTESI DEI RAPPORTI PRECEDENTI

Il presente rapporto sviluppa, aggiorna ed attualizza le risultanze della attività di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e sul mercato delle opere pubbliche inserendosi in una serie storica che, come detto, ha avuto inizio nel 2004 e della quale si fornisce di seguito un rapido riepilogo.

Il primo rapporto, presentato nel mese di maggio 2004 insieme con un elenco ragionato di tutti gli interventi giuridicamente rientranti nel campo di applicazione della disciplina speciale nata con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. "legge obiettivo"), ha consentito di ricondurre ad un quadro omogeneo le diverse denominazioni degli interventi rinvenibili nei documenti ufficiali.

Dopo il secondo e il terzo rapporto, discussi rispettivamente nel mese di settembre 2005 e nel mese di luglio 2007, il quarto rapporto, presentato nel mese di luglio 2009, ha analizzato l'andamento del Programma e la sua rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari.

Il quinto rapporto, presentato nel mese di luglio 2010, è stato integrato con ulteriori approfondimenti specifici riguardanti il rapporto tra investimenti infrastrutturali e indicatori infrastrutturali di fabbisogno e di erogazione di servizi a livello regionale, il programma di edilizia scolastica, nonché la struttura e la composizione dei finanziamenti privati.

La mole di informazioni accumulata nel corso degli anni ha determinato la necessità di costituire una banca dati finalizzata alla raccolta dei documenti esistenti e a organizzare in maniera più ordinata e razionale il lavoro nella prospettiva della pubblicazione annuale del Rapporto. La banca dati si è pertanto evoluta in un vero e proprio sistema informativo (SILOS – Sistema informativo legge opere strategiche), che è accessibile anche sul sito *web* della Camera e che, con la presentazione del nuovo rapporto, viene ora implementato con dati aggiornati al 31 ottobre 2019 nonché rin-

novato al fine di rendere più agevole la consultazione dei dati resi disponibili e di disporre di maggiori dati in formato di tipo aperto.

La collaborazione con l'ANAC si è consolidata attraverso la condivisione del predetto sistema informativo, con il quale sono stati raccolti dati di dettaglio sullo stato di avanzamento delle opere deliberate dal CIPE. La raccolta di tali dati ha consentito un approfondimento ulteriore dell'analisi delle opere infrastrutturali, che è confluito nella sesta edizione del Rapporto, presentata nel mese di settembre 2011, in cui per la prima volta è stata presentata anche un'analisi per lotti.

Con la settima edizione, presentata nel 2012, il Rapporto si è ulteriormente arricchito di una nota di sintesi e di alcuni focus su specifiche tematiche, quali quella relativa alle infrastrutture finanziate con il partenariato pubblico-privato (PPP).

Con l'ottava edizione, presentata nel mese di febbraio 2014, è stato in particolare analizzato il ruolo centrale e strategico delle città e dei sistemi urbani nelle politiche del territorio e i finanziamenti ad essi destinati. Un ulteriore approfondimento, a cura dell'ANAC, ha riguardato le varianti e il contenzioso.

Nella nona edizione del Rapporto, presentata nel 2015, sono state analizzate le principali norme contenute nelle direttive europee del 2014 in materia di appalti pubblici e concessioni e i provvedimenti adottati per il loro recepimento in alcuni Stati membri dell'Unione europea e in Italia. Uno specifico focus ha, inoltre, analizzato gli scenari di innovazione e digitalizzazione nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche.

La presentazione del decimo rapporto dal titolo "Le infrastrutture strategiche – Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie", avvenuta nel mese di maggio 2016, ha tenuto conto del nuovo contesto normativo a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), che ha, tra l'altro, abrogato la "legge obiettivo". Per la prima volta l'analisi dello stato di avanzamento delle opere si è concentrata sulle venticinque opere prioritarie selezionate dall'allegato al Documento di economia e finanza (DEF) 2015.

Nel corso del 2017 sono stati inoltre pubblicati due report riguardanti, rispettivamente, lo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche prioritarie e non prioritarie al 31 dicembre 2016, nonché l'analisi delle risorse

disponibili aggiornata al 31 maggio 2017 che ha considerato anche le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), assegnate dal CIPE agli interventi del Piano operativo infrastrutture e ai Patti per lo sviluppo sottoscritti nel 2016.

Il tredicesimo rapporto, presentato nel mese di ottobre 2018, ha fornito un quadro della programmazione infrastrutturale e della realizzazione delle opere e degli interventi con l'aggiornamento dei dati al 31 maggio 2018.

Nota di sintesi

Il presente documento analizza i dati del monitoraggio sullo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 ottobre 2019. Il quadro delineato tiene conto, pertanto, dell'evoluzione normativa e delle linee di indirizzo strategico enucleate negli allegati ai documenti di economia e finanza (DEF), che sono stati annualmente trasmessi al Parlamento.

Il Rapporto prende a riferimento una base di dati complessiva che riguarda sia le infrastrutture prioritarie, sia le infrastrutture strategiche non prioritarie per ricomprendere anche le altre opere strategiche ultimate, in corso di esecuzione, in fase di affidamento dei lavori o di progettazione. Il quadro di riferimento comprende, infatti, sia le opere oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014 sia le opere prioritarie individuate negli allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) 2015, 2017 e 2019.

Anche quest'anno il rapporto dedica una specifica sezione alle dinamiche del mercato delle opere pubbliche, che fornisce un importante strumento per valutare lo stato di avanzamento delle infrastrutture. In particolare, è analizzato l'andamento dei bandi e delle aggiudicazioni in un periodo temporale più vasto che va dal 2014 al 31 ottobre 2019. La scelta di analizzare un orizzonte temporale pluriennale, in linea con le passate edizioni del rapporto, è determinata dalla necessità di disporre di un periodo di riferimento lungo, al fine di confrontare i dati del periodo più recente con quelli precedenti.

Un primo elemento importante che il rapporto registra è la ripresa della spesa per investimenti pubblici che comincia a dare evidenza concreta delle diverse azioni che sono state avviate nelle ultime due legislature: nel 2015 è iniziato il processo di selezione delle opere prioritarie; nel 2016 è entrato in vigore il nuovo Codice dei contratti pubblici; con la legge di bilancio 2017 è stato istituito il fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, avviando il meccanismo per garantire continuità nella messa a disposizione delle risorse per la realizzazione delle opere. A fronte delle ingenti risorse attivate con le leggi di bilancio 2017-2020 e con il superamento del vincolo di bilancio e lo sblocco degli avanzi di amministrazione degli enti locali, permaneva peraltro una significativa difficoltà realizzativa, soprattutto sul piano degli enti territoriali, sulla quale si è cercato di intervenire con diversi interventi legislativi e, da ultimo, con le misure contenute nel decreto-legge

n. 32 del 2019 (c.d. decreto "sblocca cantieri"). A seguito di tale complesso quadro di azioni, nel 2016 si registra l'accelerazione della crescita delle progettazioni; nel 2017 ripartono i bandi per la realizzazione delle opere; nel 2018 crescono le aggiudicazioni, e nel 2019 riprendono a crescere gli investimenti. I dati disegnano, quindi, un quadro positivo, non solo sul lato di alcune tipologie di opere di trasporto, ma anche sul lato della spesa per investimenti che gli enti locali hanno avviato sul territorio (e per la quale specifici finanziamenti sono stati previsti dalle leggi di bilancio 2019 e 2020). I dati del sistema informativo SIOPE della Ragioneria generale dello Stato, relativamente alla spesa dei Comuni, mostrano nei primi dieci mesi del 2019 una crescita della spesa in conto capitale del 16%. È l'inizio di una fase di ripresa che segue la pesante caduta avviatasi a partire dalla crisi nel 2009.

Nei punti di seguito elencati, sono enucleati i principali dati e le principali considerazioni emerse dal lavoro di analisi sull'evoluzione della programmazione e lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi in relazione ai vari aggregati di opere monitorati, e dal lavoro di analisi del mercato delle opere pubbliche.

1. Una nuova programmazione attraverso una più stringente selezione delle priorità: confermata e rafforzata l'attenzione per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente.
   - → Il quadro di riferimento del Rapporto prende in considerazione infrastrutture, il cui costo, aggiornato al 31 ottobre 2019, ammonta a 273 miliardi di euro.
   - → Il costo delle opere monitorate risulta in riduzione di circa 44,210 miliardi (-14%) rispetto al costo complessivo delle opere monitorate al 31 maggio 2018 (317,144 miliardi), ed è il risultato, perseguito in un'ottica di più stringente selezione delle priorità infrastrutturali, dell'azzeramento del costo degli interventi non prioritari in *project review* o da sottoporre a progetto di fattibilità e non finanziati, dell'aggiornamento del costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate al 31 maggio 2018 nonché dei nuovi interventi e programmi individuati con il DEF 2019.
   - → circa l'80% dei 273 miliardi di costi esaminati (219 miliardi) riguarda le cosiddette opere prioritarie nelle quali sono comprese infrastrutture strategiche già programmate prima del 2017 (120 miliardi) e nuovi programmi e interventi prioritari individuati con gli allegati ai DEF 2017 e 2019 (99 miliardi). Tra le infrastrutture programmate prima del 2017 si distinguono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 (90,7 miliardi), mentre le nuove priorità riguardano in misura prevalente i "programmi diffusi" per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente in ambito ferroviario (circa 50 miliardi per interventi relativi a sicurezza, ambiente, adeguamento a obblighi

di legge, tecnologie per la circolazione e per l'efficientamento) e stradale (circa 23 miliardi per la valorizzazione del patrimonio stradale esistente e per il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico).

→ Il restante 20% del costo delle infrastrutture programmate, pari a 53,928 miliardi, è invece riconducibile a opere "non prioritarie" ma inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche, e segnatamente nell'ultimo documento perfezionato sulla base dell'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche (11° allegato al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014). Il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie monitorate risulta in riduzione di circa 96,877 miliardi (-64%) rispetto al costo complessivo delle opere monitorate al 31 maggio 2018 (150,805 miliardi). Di questi, 93,242 miliardi sono imputabili all'azzeramento del costo e circa 3,635 miliardi all'aggiornamento del costo o al trasferimento di talune infrastrutture strategiche non prioritarie tra le prioritarie a seguito di *project review*.

2. Le risorse disponibili per le opere programmate ammontano a 199 miliardi, di cui 155 miliardi per le opere prioritarie e 44 miliardi per le non prioritarie. Complessivamente il contributo pubblico rappresenta il 78% e quello privato il restante 22%.

→ Le risorse complessivamente disponibili al 31 ottobre 2019, per la realizzazione delle opere programmate, ammontano a 199 miliardi, il 73% del costo previsto. Il contributo pubblico rappresenta il 78% (155 miliardi) e quello privato il restante 22% (44 miliardi). Il fabbisogno residuo, necessario per completare le opere programmate, ammonta a 74 miliardi.

→ I 155 miliardi di risorse disponibili destinate alle infrastrutture prioritarie sono stati alimentati negli ultimi anni anche dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), a valere sulla programmazione 2014-2020, dal Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese (istituito dall'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017 e rifinanziato dal comma 1072 della legge di bilancio 2018) e dal Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese (istituito dall'articolo 1, comma 95, della legge di bilancio 2019). Il contributo pubblico rappresenta l'82% (127 miliardi) e quello privato il restante 18% (28 miliardi).

→ Per le infrastrutture non prioritarie, invece, si osserva una copertura finanziaria dell'81% corrispondente a un importo di circa 44 miliardi. Il contributo pubblico rappresenta il 64% (28 miliardi) e quello privato il restante 36% (16 miliardi).

3. La metà circa del costo delle opere prioritarie riguarda interventi in fase di progettazione. I lotti con obbligazioni giuridicamente vincolanti (o.g.v.) e ultimati rappresentano il 36,5% dei costi di cui il 21% sono lavori in corso, l'11% lavori ultimati e il restante 5% lotti contrattualizzati ma lavori non avviati. Per le 25 opere prioritarie del DEF 2015 i costi per gli interventi in fase di progettazione rappresentano il 23%, i lotti con o.g.v. e ultimati il 68,5%, di cui il 36% sono lavori in corso, il 24,5% lavori ultimati e il restante 8% lotti con contratto.

Dall'analisi dello stato di avanzamento per lotti riguardanti le infrastrutture prioritarie, al 31 ottobre 2019, emerge che:

- → il 50% dei costi, pari a circa 109 miliardi, riguarda opere in fase di progettazione. In questo ambito, le ferrovie rappresentano il sistema infrastrutturale di maggiore costo, con circa 69,682 miliardi, il 64% del costo delle priorità individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019 in fase di progettazione, dei quali circa 51 miliardi riferiti a nuove priorità individuate con il DEF 2017.
- → Il 21% del costo dei lotti prioritari riguarda lavori in corso. Si tratta di 149 lotti del valore di circa 45,798 miliardi. In questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 32,580 miliardi, il 71% degli interventi prioritari con lavori in corso.
- → I lotti ultimati rappresentano l'11% del costo delle priorità individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019. Si tratta di 129 lotti del valore di circa 24,143 miliardi. Anche in questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 22,200 miliardi, il 92% degli interventi prioritari ultimati.
- → Il 5,5% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lotti in gara o aggiudicati, e segnatamente 22 lotti del valore di circa 11,623 miliardi. I sistemi infrastrutturali con il maggiore costo sono le ferrovie e le strade e autostrade, con circa 10,508 miliardi, il 90% degli interventi prioritari con lotti in gara o aggiudicati.
- → Il 4,5% risulta con contratto, ma i lavori non sono ancora iniziati e il restante 8% riguarda lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

4. Il 41% del costo delle opere strategiche non prioritarie riguarda interventi ultimati. I lotti con o.g.v. pesano il 19% e quelli in fase di progettazione il 35%.

- → Per le infrastrutture strategiche non prioritarie si osserva uno stato di avanzamento più maturo. In questo ambito, tenendo conto della revisione del perimetro operata, l'incidenza dei lotti ultimati è del 41%, circa 22 miliardi, e quello dei lotti con o.g.v. è del 19%, circa 10 miliardi, di cui 9 miliardi relativi a lavori in corso e 1 miliardo a lotti con contratto e lavori non avviati.
- → L'incidenza dei lotti in fase di progettazione per le infrastrutture non priori-

tarie è del 35%. In questo ambito, dove una parte dei lotti risulta in fase di revisione progettuale (*project review*) o da sottoporre a progettazione di fattibilità, si riscontra un elevato fabbisogno finanziario residuo. Le disponibilità, infatti, coprono meno del 50% del costo.

→ I lotti in gara o aggiudicati rappresentano meno dell'1,5% del costo totale e quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori meno del 2%. Il restante 3,5% riguarda lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

5. L'analisi per sistema infrastrutturale evidenzia una prevalenza di ferrovie, strade e autostrade sia in relazione alle opere prioritarie che a quelle non prioritarie. In particolare le ferrovie rappresentano il 48% del costo delle infrastrutture prioritarie, le strade il 56% delle opere non prioritarie.

→ Le infrastrutture prioritarie comprendono opere ferroviarie, stradali, metropolitane, porti, interporti, aeroporti, ciclovie e il Mo.S.E. Il 48% del costo di tali interventi, pari a circa 105 miliardi, riguarda le ferrovie; il 34% strade e autostrade (74 miliardi); il 13% i sistemi urbani (circa 28 miliardi) e in particolare i sistemi di trasporto rapido di massa nelle regioni Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Campania e Sicilia (circa 26 miliardi); il 2% gli aeroporti (circa 4 miliardi); l'1% porti e interporti (2,5 miliardi); il 3% il MO.S.E. (5,5 miliardi) e lo 0,2% le ciclovie.

→ Le opere non prioritarie includono infrastrutture stradali, ferroviarie, metropolitane, porti, interporti, aeroporti, schemi idrici, reti energetiche ed edilizia pubblica. Il 56% del costo complessivo delle infrastrutture non prioritarie, pari a circa 30 miliardi, riguarda strade e autostrade, specialmente interventi di completamento, ammodernamento e messa in sicurezza delle strade statali e regionali; il 24% ferrovie (circa 13 miliardi); il 5% le infrastrutture dei sistemi urbani (circa 3 miliardi); il 4,5% porti e interporti (2,4 miliardi); il 3% interventi rientranti nel sistema degli schemi idrici (circa 2 miliardi); il 4% le infrastrutture energetiche (2,4 miliardi); meno del 3% aeroporti, edilizia e altre infrastrutture diverse.

6. Per le infrastrutture prioritarie il peso del centro-nord è del 44% e quello di sud e isole del 24,5%. Il restante 31,5% riguarda interventi diffusi. Per le opere non prioritarie il peso del centro-nord è del 61% e quello di sud e isole il 36%, mentre gli interventi diffusi pesano il 3%.

→ Il 44% del costo delle infrastrutture prioritarie, pari a circa 96 miliardi di euro, è localizzato nelle regioni del centro-nord (dove si concentra il 66% della po-

polazione). Il 24,5% del costo (circa 54 miliardi) è riconducibile a interventi nelle regioni del sud e nelle isole (in cui risiede il 34% della popolazione). Il restante 31,5% del costo, pari a circa 69 miliardi, riguarda interventi per i quali non è stato possibile ricostruire il dettaglio territoriale, in quanto riferiti, in misura prevalente, ai nuovi "programmi diffusi" per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, inseriti nei contratti di programma di RFI e di ANAS.

7. Lo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie localizzate nelle regioni del centro -nord è più avanzato di quelle nel sud e nelle isole. Il 69% dei programmi e interventi non ripartibili a livello territoriale è in fase di progettazione.

→ Il 54% dei lotti prioritari localizzati nelle regioni del centro-nord, circa 51,5 miliardi, riguarda lavori ultimati (circa 13 miliardi), in corso di realizzazione (circa 29 miliardi) o con contratto sottoscritto (poco più di 9 miliardi). Nel sud e nelle isole tale percentuale è del 47%, circa 25,4 miliardi (circa 11 miliardi i lotti ultimati, 14 miliardi i lotti in corso e circa 500 milioni i lotti con contratto).

→ Il 69% del costo dei programmi e interventi non ripartibili a livello territoriale, circa 48 miliardi su un costo totale di 69 miliardi, è in fase di progettazione con un elevato fabbisogno (71,5%).

8. Il mercato delle opere pubbliche continua a crescere: crescono i bandi e le aggiudicazioni.

→ L'aggiornamento dell'analisi del mercato delle opere pubbliche conferma e accentua nel 2019 la crescita del mercato avviata nella seconda metà del 2017 e l'accelerazione avvenuta nel 2018.

→ Il motore trainante della ripresa sono i contratti di lavori tradizionali, che analizzati nelle tre fasi della progettazione, delle gare e delle aggiudicazioni mostrano la seguente dinamica, in linea con l'entrata in operatività del nuovo Codice dei contratti pubblici nell'aprile 2016: crescono prima i bandi per la progettazione (2016, 2017 e 2018), compresi quelli BIM, poi i bandi per l'esecuzione dei lavori (2017, 2018 e 2019), e da ultimo le aggiudicazioni dei lavori (2018 e 2019).

9. In forte crescita gli importi per la progettazione di infrastrutture di trasporto che nel 2019 vedono protagonisti i bandi per direzione lavori e coordinamento della sicurezza.

→ I bandi per servizi di progettazione mostrano una crescita iniziata nel 2013, soprattutto riguardo agli importi, e una accelerazione della crescita a partire dal 2016. In base ai dati sui bandi di servizi di architettura e ingegneria, tra il 2015 e il 2018 i bandi di progettazione sono cresciuti del 95% e l'importo del 355%. Il numero dei bandi passa da 2.623 a 5.122; l'importo da

214 milioni a 973 milioni. Nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, si osserva un rallentamento del numero di bandi (-9,8%) ma non dell'importo che al contrario continua a crescere (+19,9%).

→ Nel 2019 prosegue la domanda di servizi di progettazione che prevedono l'utilizzo di metodi e strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, in cui rientra il BIM. Si è passati da circa 30 bandi nel biennio 2015-2016 a 103 bandi nel 2017, e poi a 304 bandi nel 2018, il triplo del 2017. In crescita anche l'importo dei bandi. Nel 2018 l'ammontare delle gare di progettazione in BIM è salito a 242 milioni di euro, nel 2017 erano stati 117 milioni. Il trend di crescita dei bandi BIM sembra destinato a consolidarsi nel 2019, considerando che nei primi dieci mesi si osservano tassi di crescita del 20% per numero e importo.

→ Nella dinamica degli importi sono determinanti gli interventi nel settore dei trasporti. Nei primi dieci mesi del 2019 gli importi dei servizi di progettazione per l'insieme delle infrastrutture di trasporto (strade e autostrade, ferrovie e metropolitane, porti, interporti e aeroporti) ammontano a circa 273 milioni di euro (il 31% del valore complessivo del mercato pari a circa 875 milioni di euro), un valore in crescita del 16% rispetto all'ammontare totalizzato nello stesso periodo del 2018 (237 milioni di euro, il 32% del valore totale del mercato pari a 730 milioni) e i protagonisti sono i bandi per l'affidamento della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.

10. I bandi per la realizzazione di opere pubbliche sono in crescita dal 2017. Nel 2019 si rafforza la crescita degli importi spinta dalle grandi opere.

→ Dalla seconda metà del 2017 la domanda di opere pubbliche cresce sostenuta dagli appalti di sola esecuzione, dagli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, nonché dai contratti di partenariato pubblico privato (PPP). L'analisi dei dati annuali sui bandi dell'ultimo quinquennio 2014-2018 evidenzia che il 2018 è l'anno in cui si registrano i valori più alti, con 23.338 procedure dell'importo complessivo a base di gara di 31,7 miliardi, un valore quest'ultimo superiore al valore medio annuo del periodo 2003-2008 (30 miliardi annui), gli anni dei bandi delle grandi opere strategiche della legge obiettivo (Autostrada Asti-Cuneo, Pedemontana Veneta e Lombarda, Tangenziale Est Esterna di Milano, Quadrilatero Marche-Umbria, macro lotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, M4 e M5 di Milano, Linea C di Roma, tra le principali).

→ Nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, si rafforza la crescita degli importi in gara spinta dalle grandi opere. I tassi di crescita sono del 4%, il numero, e del 48%, l'importo. Quanto alla crescita espansiva

degli importi nel 2019 si consideri che l'ammontare totalizzato tra gennaio e ottobre 2019, pari a 33,7 miliardi di euro, è superiore a tutti i valori annui dal 2002 (valori annui simili ma non superiori sono stati raggiunti nel triennio 2003-2005, circa 32,3 miliardi annui). Determinanti, tra gli altri, gli importi dei seguenti bandi: circa 3,3 miliardi per l'affidamento dei 5 lotti TELT per la costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario alta velocità Lione-Torino - Cantieri operativi 5, 6/7 e 8 e 3, 4 e 10; 2,2 miliardi per l'affidamento in concessione del Servizio Idrico Integrato nel bacino di affidamento di Rimini, ad esclusione del comune di Maiolo, comprensivo della realizzazione dei lavori strumentali; 1,2 miliardi quale valore degli investimenti previsti nel bando MIT - DG Strade ed Autostrade – per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il SATT, nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali.

→ Nel 2019 l'aumento del numero di bandi è trainato dai lavori tradizionali, per i quali si osserva un incremento del 2,3% (da 14.629 a 14.965), dai contratti di PPP che crescono del 3,5% (da 3.131 a 3.241) e dagli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (+67,5%, da 409 a 685) sostenuti dai servizi *facility management* (FM) agli edifici. Riguardo agli importi i lavori tradizionali aumentano del 20,0% (da 16,0 a 19,2 miliardi), i contratti di PPP del 129,9% (da 5,6 a 12,8 miliardi, il valore annuo più alto dal 2002) e gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione del 50,3% (da 1,1 a 1,7 miliardi).

11. Si consolida la crescita del numero delle aggiudicazioni.

→ Le aggiudicazioni di opere pubbliche superiori al milione di euro nel 2018 crescono del 37,9% riguardo al numero e del 39% riguardo agli importi. L'aumento del numero di aggiudicazioni è trainato dai lavori tradizionali, per i quali si osserva un incremento del 41,5% (da 1.153 a 1.631). In crescita del 46,1% le aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione (da 76 a 111) e del 23,4% le aggiudicazioni di contratti di PPP (da 325 a 401). Riguardo all'importo, in forte crescita il valore dei lavori tradizionali aggiudicati (+67,4%). In crescita anche il valore delle aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione (+71,6%). In calo quello dei contratti di PPP (-12,2%).

→ La crescita delle aggiudicazioni si consolida nel 2019. Il numero di aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro cresce del 34,4%, da 1.717 a 2.307 aggiudicazioni. L'incremento è del 38,0% per i lavori tradizionali (da

1.299 a 1.792); del 45,5% per gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (da 88 a 128); del 19,0% per i contratti PPP (da 330 a 387). L'importo complessivo delle aggiudicazioni cresce del 5,5% (da 17,1 a 18,1 miliardi). L'incremento è del 4,1% per i lavori tradizionali aggiudicati e del 19,0% per i contratti PPP. Si riduce del 15,4% il valore delle aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione aggiudicati.

12. Si consolida la crescita della domanda dei Comuni. In forte crescita la domanda dei gestori delle infrastrutture di trasporto.

→ L'analisi dei bandi del periodo gennaio 2014-ottobre 2019, articolati per gruppi di stazioni appaltanti, evidenzia l'importanza della domanda espressa dai comuni, i principali committenti territoriali e nazionali. Per i comuni nel 2018 si consolida e si rafforza la crescita del mercato, con un incremento del numero dei bandi del 2,8% (da 10.982 bandi a 14.065) e dell'importo del 15,2% (da 5,7 miliardi a 6,6) rispetto al 2017, dopo la crescita dello 0,8% del numero dei bandi e del 9% degli importi registrato nel 2017 rispetto al 2016 (10.173 bandi e 5,3 miliardi). I dati dei primi dieci mesi del 2019 confermano la nuova fase di crescita delle opere pubbliche comunali. Si registrano aumenti del 4,6% del numero dei bandi e del 44% degli importi, rispetto allo stesso periodo del 2018.

→ Ai gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali spetta una quota significativa del valore del mercato complessivo delle opere pubbliche, che è cresciuta notevolmente negli ultimi anni per il peso assunto dalle infrastrutture di trasporto (ferrovie, strade e autostrade, sistemi di trasporto rapido di massa, porti, interporti e aeroporti). Si passa da una quota inferiore al 20% negli anni antecedenti il 2016 a una quota media annua superiore al 30% nel quadriennio 2016-2019. Nel 2018, per l'insieme dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali si osserva un incremento dei bandi del 2,2% (da 1.015 a 1.037), dopo la contrazione del 3,6% registrata nel 2017 rispetto al 2016. Nel 2019 la crescita si rafforza (+3,2%, da 866 a 894 bandi). Riguardo agli importi il 2018 si è chiuso con un calo dell'1% (da 8,8 miliardi a 8,7) a motivo della forte riduzione degli importi dei bandi dei gestori della rete ferroviaria (-34%, da 5,9 miliardi a 3,9), dopo la fase espansiva del 2017. Nel 2019, considerando il valore complessivo degli importi in gara nei primi dieci mesi, pari a oltre 10 miliardi, si supera ampiamente sia il valore annuo del 2018 (8,7 miliardi) che tutti i valori annui degli anni 2000, se si esclude quello del 2004 (11,1 miliardi). Determinanti alcuni lotti strategici e prioritari relativi al collegamento ferroviario Lione-Torino, alla linea

ferroviaria AV/AC Milano-Verona, all'itinerario ferroviario Napoli-Bari, alla terza corsia autostradale nel tratto Firenze-Pistoia, alla Gronda di Genova.

13. In crescita le piccole, le medie e le grandi opere.

→ Dall'analisi delle procedure di affidamento monitorate, tra gennaio 2014 e ottobre 2019, articolate per classi di importo ed escludendo i bandi di importo non segnalato, risulta che l'82% dei bandi riguarda opere piccole di importo pari o inferiore a 1 milione di euro, mentre l'88% degli importi riguarda opere medie e grandi di importo superiore.

→ Per le opere piccole si osserva una crescita a partire dal 2017, con un numero di bandi incrementato del 14,3% (da 12.038 bandi a 13.762) e un importo aumentato del 23,5% (da 2,5 miliardi a 3,1). La crescita delle piccole opere si consolida e si rafforza nel 2018 (+26,3% il numero dei bandi; +28,8% l'importo) e prosegue nel 2019 con minore intensità (+0,1% il numero dei bandi; +8,4% gli importi).

→ Per le opere medie - che nell'intero periodo rappresentano quote del 17%, per numero di bandi, e del 51%, per importo, del mercato delle opere pubbliche al netto dei bandi di importo non segnalato - si osserva un trend simile a quello osservato per le piccole opere. La ripresa ha inizio nel 2017, con un numero di bandi aumentato del 27,1% (da 1.998 bandi a 2.540) e un importo aumentato del 27,0% (da 9,7 miliardi a 12,3). La crescita si consolida e si rafforza nel 2018 (+36,2% il numero dei bandi; +42,6% l'importo) e prosegue nel 2019 con minore intensità (+11,8% il numero dei bandi; +8,6% gli importi).

→ Anche le grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro - che nell'intero periodo rappresentano quote dello 0,4%, per numero di bandi, e del 37%, per importo, del mercato delle opere pubbliche al netto dei bandi di importo non segnalato - a partire dal 2017 crescono. Il miglior risultato riguardo al valore economico, contrariamente a quanto rilevato per le opere di minore importo, è raggiunto nei primi dieci mesi del 2019. Si tratta di 16,2 miliardi, un valore record mai raggiunto prima. Tale valore è composto per il 40% da appalti di lavori tradizionali (circa 6,6 miliardi) e per il 60% (9,7 miliardi) da contratti di PPP o appalti misti di costruzione/manutenzione e gestione.

14. La crescita coinvolge tutto il territorio. Nelle regioni del centro-nord è forte la spinta delle grandi opere.

→ L'aggregazione dei bandi per area geografica, considerando che una parte dei bandi non è riconducibile a una delle due aree geografiche individuate, evidenzia per il centro-nord una dinamica di progressiva crescita

del numero dei bandi, con percentuali superiori al 10% tra il 2015 e il 2018. Per quanto riguarda gli importi, il trend di crescita si interrompe nel 2016 (-18,8% rispetto al 2015) e riprende nel 2017 (+15,3%, da 13,1 a 15,1 miliardi) per poi proseguire e rafforzarsi nel 2018 (+40,6%, da 15,1 a 21,3 miliardi) e nei primi dieci mesi del 2019 (+52,8%, da 6,4 a 7,2 miliardi).

→ Per quanto riguarda il sud e le isole, i dati evidenziano una contrazione del mercato tra il 2014 e il 2017. Nel 2018 il mercato riparte, con aumenti del 18,7%, riguardo al numero di bandi (da 5.426 a 6.439), e del 67,8% riguardo agli importi (da circa 5,4 a 9 miliardi). Nei primi dieci mesi del 2019 la crescita si consolida, con aumenti dell'11,4%, per numero di bandi, e del 12,4%, per importo.

L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA IN MATERIA DI PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E PRIORITARIE

Il Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016) ha abrogato la disciplina speciale con cui sono state programmate, progettate e realizzate le infrastrutture strategiche dal 2001 (cd. "legge obiettivo"). Nel contempo, è stata introdotta una nuova disciplina per la programmazione e la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, che dovrà essere definita nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP) (che allo stato non risulta essere stato ancora adottato).

A partire dal 2015 è stata avviata una fase di revisione della programmazione delle infrastrutture strategiche attraverso una selezione di priorità, che sono state individuate negli allegati al DEF. È in corso quindi una fase di transizione dalla vecchia alla nuova programmazione; fino a quando non sarà approvato il primo DPP, infatti, gli strumenti di pianificazione e di programmazione vigenti alla data di entrata del Codice "valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti" (art. 201, comma 9, del Codice).

Con l'allegato al DEF 2015 sono state individuate venticinque opere prioritarie rientranti nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche (tra le quali il collegamento ferroviario Torino-Lione, le tratte AV/AC Milano-Verona, Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, le pedemontane lombarda e veneta, il quadrilatero Marche-Umbria, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la SS 106 Jonica, gli itinerari stradali Agrigento-Caltanissetta e Sassari-Olbia, le metropolitane M4 di Milano, SFM di Bologna, Sistema Tranviario Fiorentino, Linea C di Roma, Linee 1 e 6 di Napoli, la Circumetnea e il nodo ferroviario di Palermo, il Mo.S.E.).

Successivamente con l'allegato al DEF 2017 sono stati individuati programmi e in-

terventi prioritari invarianti , che includono interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti (ossia con contratto approvato o oggetto di accordi internazionali). In tali programmi e interventi invarianti sono stati inclusi taluni interventi rientranti precedentemente nella programmazione delle infrastrutture strategiche (tra cui alcune delle venticinque opere prioritarie del DEF 2015), e sono stati aggiunti nuovi interventi prioritari non inclusi nella vecchia programmazione (prevalentemente contenuti nei contratti di programma ANAS e RFI e nel Piano Operativo Infrastrutture, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finanziato con le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione).

Con l'allegato al DEF 2018, denominato "Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica", sono stati ulteriormente definiti i programmi e interventi prioritari. Sono state infatti riportate varie tabelle contenenti i programmi di interventi e gli interventi prioritari elencati nelle appendici 1 e 2 dell'allegato al DEF 2017, suddivisi nelle seguenti tre tipologie:

- programmi/interventi "invarianti", cioè in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti (o.g.v.). Per ogni singolo programma/intervento sono indicati i costi, le risorse disponibili e il fabbisogno residuo;

- i programmi/interventi in *project review*, ossia con o.g.v., non sottoscritte, ma reputati utili e pertanto sottoposti a una revisione progettuale finalizzata a verificare i costi, ovvero diverse opzioni per la realizzazione. Per ogni singolo programma/intervento sono indicate motivazioni e obiettivi della *project review*;

- i programmi/interventi da sottoporre a progetto di fattibilità, per i quali la progettazione non è stata considerata matura e per i quali si è ritenuto pertanto necessario ripartire dalla progettazione di fattibilità e da una valutazione dei costi e dei benefici ex ante, coerentemente con le linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che sono state approvate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) il 1° dicembre 2016. Per ogni singolo programma/intervento sono indicati gli obiettivi del progetto di fattibilità;

- nell'allegato al DEF 2019, denominato "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia", nell'"Appendice: lo stato di attuazione degli interventi programmati", sono riportate varie tabelle contenenti i programmi prioritari e gli interventi sulle direttrici, con la loro valorizzazione economica, i finanziamenti messi a disposizione e i fabbisogni residui. Il costo delle opere programmate risulta incrementato, rispetto all'allegato al DEF 2018, per effetto principalmente dell'intensificazione degli investimenti nei "programmi diffusi" per le strade, le autostrade e le ferrovie.

1. LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E PRIORITARIE PROGRAMMATE

1.1 Il quadro di riferimento al 31 ottobre 2019

Il quadro di riferimento del presente Rapporto comprende le opere oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014 e le opere prioritarie individuate negli allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) 2015, 2017 e 2019.

Il quadro di riferimento prende in considerazione infrastrutture, il cui costo, aggiornato al 31 ottobre 2019, ammonta a 273 miliardi di euro.

L'80% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie, circa 219,006 miliardi, è relativo agli interventi e programmi prioritari individuati dal MIT a partire dal 2015 con gli allegati ai DEF 2015, 2017 e 2019. Tale costo comprende interventi già programmati negli anni passati e nuovi interventi individuati con l'allegato al DEF 2019. Il costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie già programmate è pari a 210,226 miliardi. Il costo delle nuove priorità dell'allegato al DEF 2019 ammonta invece a circa 8,779 miliardi.

Il restante 20% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie, pari a 53,928 miliardi, è invece riconducibile a opere non prioritarie inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, in quanto tale allegato 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, come già rilevato nei precedenti rapporti sull'attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie, continua a rivestire interesse per la presenza di interventi deliberati dal CIPE e di lavori in corso nonché di interventi sottoposti alla revisione progettuale (*project review*), ossia progetti suscettibili di una ridefinizione dei tempi e dei costi, o "progetti di fattibilità", per i quali è necessaria una verifica di fattibilità prima dell'inserimento nei successivi atti di programmazione.

Il costo delle opere monitorate risulta in riduzione di circa 44,210 miliardi (-14%) rispetto al costo complessivo delle opere monitorate al 31 maggio 2018 (317,144 miliardi)[1]. Tale riduzione è principalmente ascrivibile:

- all'azzeramento del costo:
  1. degli interventi non prioritari in *project review* o da sottoporre a progetto di fattibilità e non finanziati, in coerenza con la scelta adottata dal MIT nell'allegato al DEF 2018;
  2. degli interventi esclusi dalla programmazione dei soggetti attuatori;
  3. degli interventi ferroviari "ritirati" in base alle condizioni disposte dalle competenti Commissioni parlamentari, VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, e contenute nei pareri sullo schema di CdP 2017-2021 - parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA, espressi rispettivamente nelle sedute del 24 del 25 ottobre 2018.

L'ammontare dell'insieme degli interventi di cui sopra, in base al costo aggiornato a maggio 2018, è di circa 93,242 miliardi.

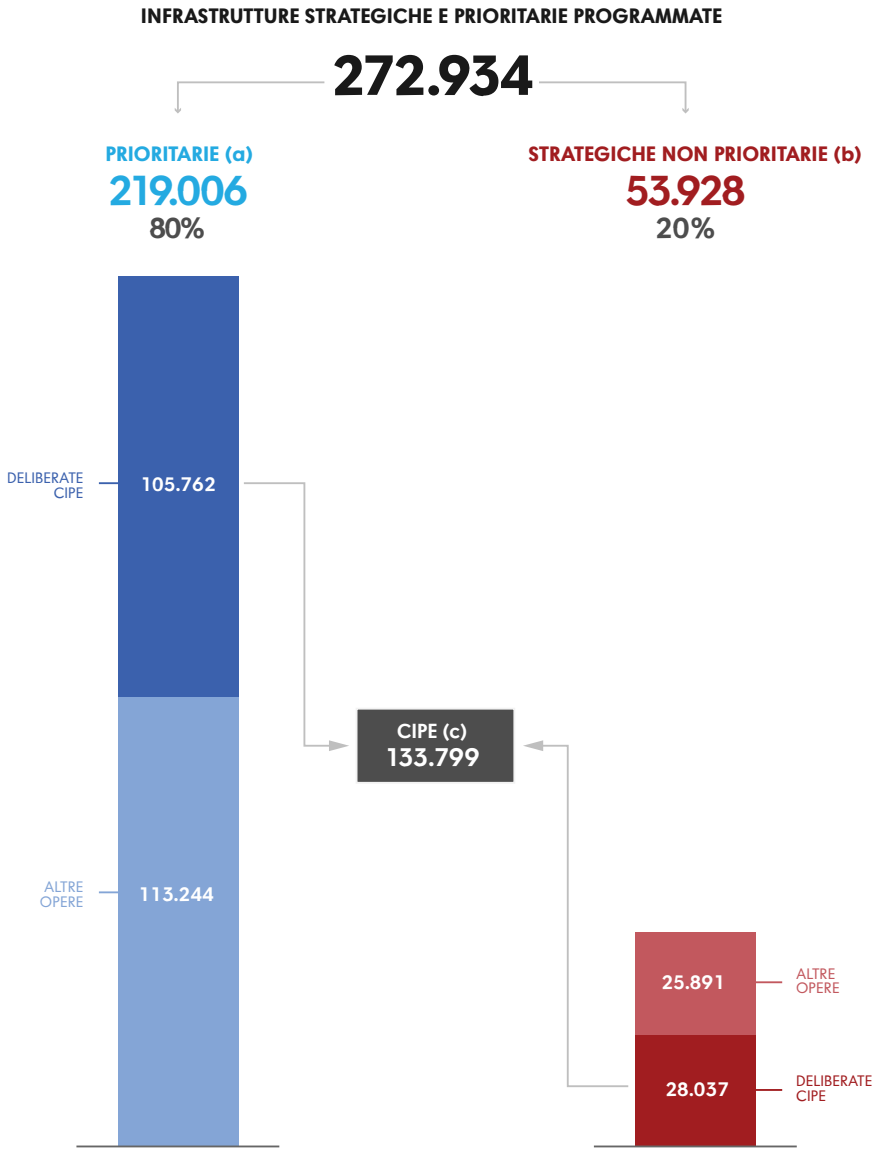
- all'aggiornamento del costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate al 31 maggio 2018 (40,252 miliardi in più, da 223,902 a 264,154 miliardi), determinato anche a seguito di *project review* e di nuove analisi costi benefici, e che si basa, tra l'altro, sui costi rilevati:

  1. nell'allegato al DEF 2019[2];
  2. nelle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) di attuazione dei singoli interventi pubblicate nella GU al 31 ottobre 2019;
  3. nello schema di aggiornamento del CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019[3], sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 37 del 24 luglio 2019;
  4. nell'aggiornamento del CdP ANAS 2016-2020, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANAS SpA[4], sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 36 del 24 luglio 2019;

[1] *Nel documento "Infrastrutture strategiche e prioritarie - programmazione e realizzazione", n. 22, ottobre 2018, è presentato un aggiornamento dei dati al 31 maggio 2018.*
[2] *L'aggiornamento del costo dei singoli interventi e programmi è stato reso possibile dall'analisi della documentazione trasmessa informalmente dal MIT.*
[3] *Nella versione trasmessa informalmente dal MIT. Al 31 ottobre 2019 l'iter per l'approvazione del nuovo contratto non risulta concluso.*
[4] *Nella versione trasmessa informalmente dal MIT. Al 31 ottobre 2019 l'iter per l'approvazione del nuovo contratto non risulta concluso.*

Quadro di riferimento dei costi

(importi in milioni di euro)



(a): sono compresi i programmi e gli interventi individuati come prioritari con i DEF 2015, 2017 e 2019.

(b): sono comprese le infrastrutture strategiche inserite nell'11° allegato infrastrutture al DEF 2013 non prioritarie, ovvero non facenti parte delle opere prioritarie individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019.

(c): sono comprese le opere strategiche e prioritarie esaminate dal CIPE o dal Commissario straordinario per le tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, al 31 ottobre 2019.

→ ai nuovi interventi e programmi individuati con il DEF 2019[5] del costo complessivo di 8,779 miliardi.

Il costo delle opere esaminate dal CIPE o dal Commissario straordinario per le tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, al 31 ottobre 2019, è pari a circa 133,799 miliardi, il 49% del costo complessivo delle infrastrutture programmate. In questo ambito, le infrastrutture prioritarie rappresentano il 79%, circa 105,762 miliardi.

I dati oggetto di analisi si basano sull'aggiornamento del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), accessibile anche sul sito *web* della Camera, che contiene una tabella generale degli interventi pubblicata anche in formato di tipo aperto (linked open data) e 211 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, oltre a fornire dati storici, permettono un ulteriore approfondimento sullo stato di avanzamento di tali opere anche grazie ai dati ed alle informazioni forniti dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

[5] *Vedi nota 2.*

2. I PROGRAMMI E GLI INTERVENTI PRIORITARI

2.1 Introduzione

In questo capitolo, l'analisi si concentra sui programmi e sugli interventi prioritari, che sono stati individuati e definiti con gli allegati ai DEF 2015, 2017, 2018 e 2019, e fanno riferimento a interventi già in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti (o.g.v) in gran parte inclusi nei contratti di programma ANAS e RFI.

Il costo totale dei programmi e degli interventi prioritari ammonta a 219,006 miliardi (l'80% dell'insieme delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate), di cui 119,863 miliardi relativi alle infrastrutture programmate prima del 2017 (90,679 miliardi relativi alle opere prioritarie del DEF 2015 e 29,183 miliardi alle infrastrutture strategiche dell'11° allegato al DEF 2013) e 99,143 miliardi relativi a "nuove priorità" individuate con gli allegati ai DEF 2017 e 2019.

Le infrastrutture programmate prima del 2017 hanno una copertura finanziaria dell'86%. Per le "nuove priorità" si osserva invece una copertura finanziaria del 53% e un'alta incidenza degli interventi in fase di progettazione, che rappresentano il 71% del costo totale (70,488 miliardi su 99,143 miliardi totali).

Il 44% del costo dei programmi e interventi prioritari, pari a 95,983 miliardi, riguarda le infrastrutture del centro-nord, mentre a sud e isole è destinato il 24,5% (53,845 miliardi). Il restante 31,5% del costo, pari a circa 69,178 miliardi, riguarda interventi per i quali non è stato possibile ricostruire il dettaglio territoriale, in quanto riferiti, in misura prevalente, ai nuovi "programmi diffusi" per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, inseriti nei contratti di programma di RFI e di ANAS.

Nell'ambito dei programmi e degli interventi prioritari rientrano prevalentemente infrastrutture ferroviarie e stradali. Il 48% del costo di tali interventi riguarda, infatti, le ferrovie e il 34% le strade e autostrade, mentre ai sistemi urbani (i sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane) è riconducibile il 13% del costo delle infrastrutture prioritarie.

Lo stato di avanzamento al 31 ottobre 2019 evidenzia che il 50% dei costi delle infrastrutture prioritarie riguarda lotti in fase di progettazione, il 21% lotti in corso di realizzazione e l'11% lotti ultimati. Il restante 18% riguarda lotti in gara (4,5%), lotti aggiudicati (1%), lotti con contratto sottoscritto (4,5%) e lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto (8%).

2.2 Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo dei programmi e degli interventi prioritari, come ricostruito nel presente rapporto, ammonta a 219,006 miliardi, 52,667 miliardi in più rispetto al costo rilevato a maggio 2018, pari a 166,339 miliardi. Tale incremento è dovuto principalmente all'aggiornamento del costo delle infrastrutture prioritarie monitorate al 31 maggio 2018, determinato anche a seguito di *project review* e di nuove analisi costi benefici, e all'individuazione da parte del MIT di nuove priorità con il DEF 2019, ed ha riguardato principalmente, come evidenziato anche nell'allegato al DEF 2019, gli investimenti nei programmi diffusi per le strade, le autostrade e le ferrovie e alcuni interventi che risultavano in *project review* nel 2018 e che nel 2019 hanno raggiunto un livello di maturità tale da essere finanziabili.

Il costo delle opere esaminate dal CIPE o dal Commissario straordinario per le tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, al 31 ottobre 2019, è pari a circa 105,762 miliardi, il 48,3% del costo complessivo delle infrastrutture prioritarie programmate. Nel sistema SILOS, sono consultabili le schede delle opere prioritarie deliberate dal CIPE e delle tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di competenza del Commissario straordinario, con informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento, che risalgono alla data di inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche.

Il 45% del costo (99,143 miliardi) riguarda nuovi programmi e interventi entrati a far parte delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate con gli allegati ai DEF 2017 e 2019. Il costo delle nuove priorità del DEF 2017 è aggiornato in 90,190 miliardi (costavano 48,131 miliardi a maggio 2018) mentre il valore delle nuove priorità del DEF 2019 è pari a 8,779 miliardi.

Tra i nuovi programmi e interventi individuati con i DEF 2017 e 2019 di maggiore rilevanza economica, sono compresi:

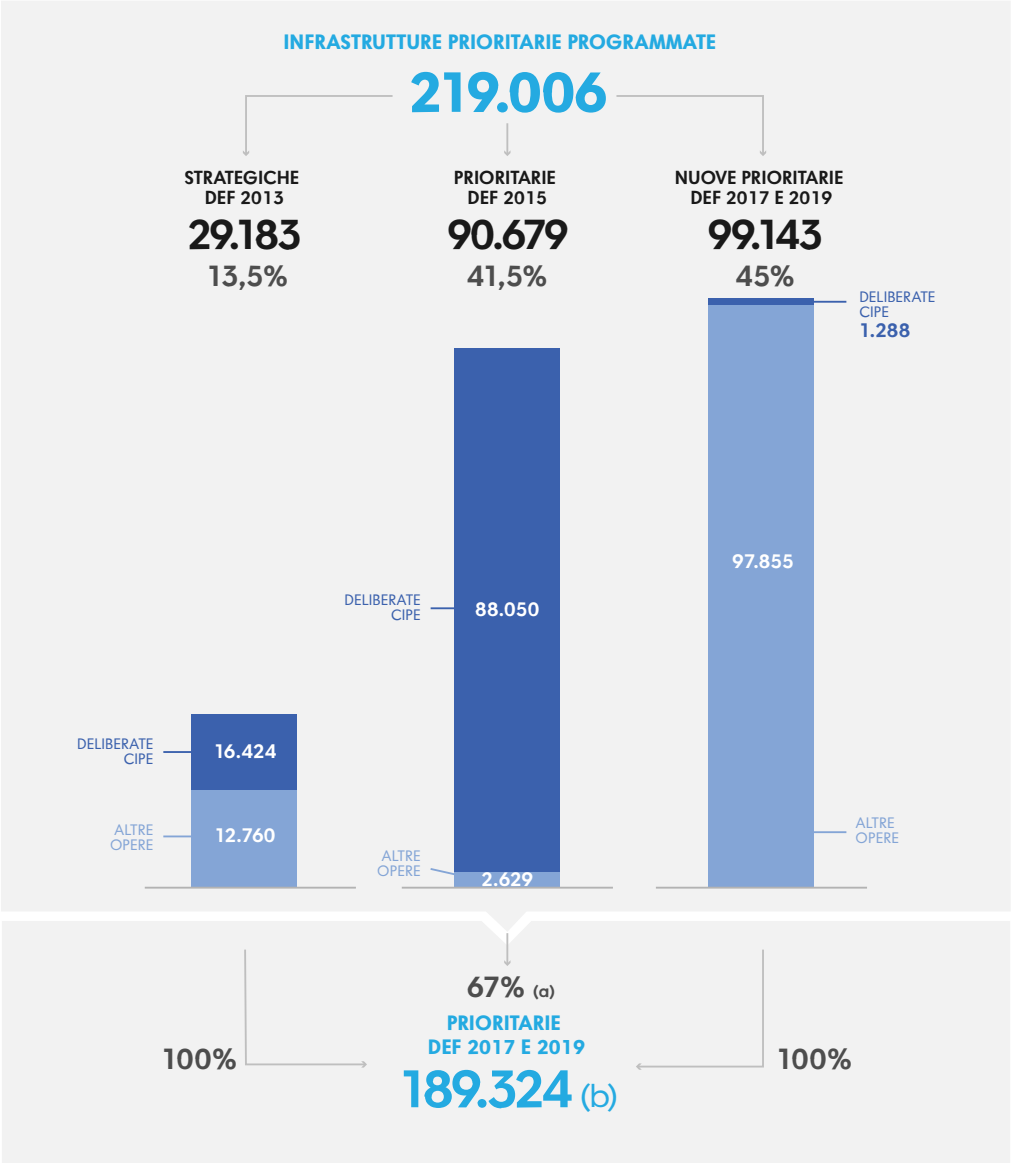
PROGRAMMI:

→ ferrovie

❶ "Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge", composto principal-

Quadro di riferimento dei costi

(importi in milioni di euro)



(a): Infrastrutture prioritarie confermate nei DEF 2017 e 2019. Nel restante 33% sono comprese, tra le altre, il Mo.S.E., la tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona, la Tangenziale est esterna di Milano, il 1° lotto della Pedemontana Lombarda, alcuni lotti del Quadrilatero Marche-Umbria, dell'A2 Autostrada del Mediterraneo e della SS 106 Jonica, la M5 di Milano e le tratte da T3 a T7 della linea C di Roma.

(b): Costo come ricostruito nel presente rapporto.

mente da interventi per il risanamento acustico, la sicurezza in galleria, l'armamento ferroviario, la soppressione e la protezione dei passaggi a livello, la sicurezza idrogeologica e sismica, sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera, e altri interventi del costo complessivo di 39,006 miliardi[1] (33,885 miliardi il costo indicato nel DEF 2019; 7,956 miliardi il valore indicato nel DEF 2018);

2. "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento", composto principalmente da interventi per tecnologie per la circolazione e per l'interoperabilità (ERTMS), del costo complessivo di 11,172 miliardi (7,675 miliardi il valore delle priorità indicate nel DEF 2018);

→ strade e autostrade

1. "Valorizzazione del patrimonio stradale esistente", composto da interventi per la "conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente" e la "riclassificazione rete stradale nazionale. Manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza", del costo complessivo di 12,053 miliardi (8.057 miliardi il valore delle priorità indicate nel DEF 2018);
2. "Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico", composto da interventi per l'adeguamento delle autostrade A24 e A25, per interventi di messa in sicurezza, ripristino e potenziamento del sistema della viabilità delle aree terremotate, per la manutenzione di ponti, viadotti e gallerie e per interventi per le strade di accesso alle zone interessate dal sisma del 2016 (SS 4 Salaria), del costo complessivo di circa 11,336 miliardi (400 milioni di euro il valore delle priorità indicate nel DEF 2018);

INTERVENTI:

→ ferrovie

1. il potenziamento del collegamento ferroviario Venezia-Trieste (1,800 miliardi);

→ strade e autostrade

1. il potenziamento dell'autostrada A22 del Brennero, tra Bolzano sud e l'interconnessione con l'autostrada A1 Verona Nord e gli interporti di Trento e Isola della Scala e il porto fluviale di Valdaro (1,288 miliardi); (scheda 219)

[1] *Costo riportato nel CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019 al netto del costo dell'intervento "Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale", pari a 126 milioni di euro.*

→ sistemi urbani

1. il prolungamento della linea metropolitana M5 da Milano Bignami fino a Monza (1,265 miliardi);
2. il passante di Torino tratta Porta Susa - Stura (1,041 miliardi).

Il 41,5% del costo, circa 90,679 miliardi, è riconducibile alle 25 opere prioritarie dell'Allegato al DEF 2015. In questo ambito il costo delle priorità confermate con i DEF 2017 e 2019 è aggiornato in 60,997 miliardi, con un incremento di circa 3,408 miliardi rispetto al costo rilevato con il precedente monitoraggio di maggio 2018, pari a 57,589 miliardi.

Il costo delle altre infrastrutture prioritarie del DEF 2015 non confermate con i DEF 2017 e 2019 (tra queste vi rientrano, tra le altre, il Mo.S.E., i collegamenti stradali e autostradali tangenziale est esterna di Milano e alcuni lotti della pedemontana lombarda, del Quadrilatero Marche-Umbria, dell'Autostrada A2 del Mediterraneo e della SS 106 Jonica, i primi due lotti costruttivi della linea ferroviaria AV Milano-Verona, la metropolitana M5 di Milano da Bignami a San Siro e parte della linea C di Roma) ammonta invece a 29,682 miliardi, un valore ridotto di 4,364 miliardi rispetto al costo rilevato a maggio 2018, pari a 34,046 miliardi.

Tra le opere prioritarie del DEF 2015 di maggiore rilevanza economica sono comprese:

→ ferrovie

1. la sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione; (scheda 2)
2. il tunnel di base del Brennero; (scheda 3)
3. il 1° e il 2° lotto funzionale della tratta AV/AC Brescia-Verona; (scheda 5)
4. la linea AV/AC Verona-Padova; (scheda 7)
5. il nodo di Genova e terzo valico dei Giovi; (scheda 39)
6. la linea AV/AC Napoli-Bari; (scheda 211)
7. la linea AV/AC Palermo-Catania-Messina; (scheda 212)
8. il nodo integrato di Palermo;

→ strade e autostrade

1. il 2° lotto, tratte B2, C e D, della Pedemontana lombarda; (scheda 25)
2. la Pedemontana veneta; (scheda 29)
3. l'asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna; (scheda 71)
4. l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria (A2 Autostrada del Mediterraneo); (scheda 53)
5. la SS 106 Jonica; (schede 79, 80, 81, 82, 189)
7. il megalotto 3 della SS 106 Jonica; (scheda 82)

8. la SS 640 "degli scrittori"; (scheda 56)
9. il completamento dell' itinerario Sassari-Olbia; (scheda 204)

→ sistemi urbani
1. la linea M4 di Milano; (scheda 87)
2. il sistema tranviario fiorentino; (scheda 218)
3. la linea C di Roma; (scheda 105)
4. le linee 1 e 6 di Napoli; (schede 106, 108, 107)
5. il completamento della Circumetnea; (scheda 122)

→ Mo.S.E.
1. Sistema Mo.S.E. (scheda 64)

Il restante 13,5% (29,183 miliardi) riguarda infrastrutture strategiche dell'11° Allegato al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014. Il 56% del costo di tali infrastrutture, circa 16,424 miliardi, riguarda interventi esaminati dal CIPE tra i quali, tra quelli di maggiore rilevanza economica, sono compresi:

→ ferrovie
1. il quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena; (scheda 4)
2. la tratta Rho-Gallarate e il Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa; (scheda 13)
3. la cintura di Torino e la connessione al collegamento Torino-Lione; (scheda 14)
4. il raddoppio Pescara-Bari, tratta Termoli-Chieuti-Lesina; (scheda 208)

→ strade e autostrade
1. Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone; (scheda 51)
2. l'itinerario Ragusa-Catania; (scheda 57)
3. l'autostrada A31 Valdastico Nord - 1° lotto funzionale - Piovene Rocchette-Valle dell'Astico; (scheda 197)
4. la riqualificazione dell'E45/SS 3 bis Orte-Ravenna; (scheda 206)

→ sistemi urbani
1. Linea Arcobaleno - Collegamento linea Alifana-Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola. (scheda 110)

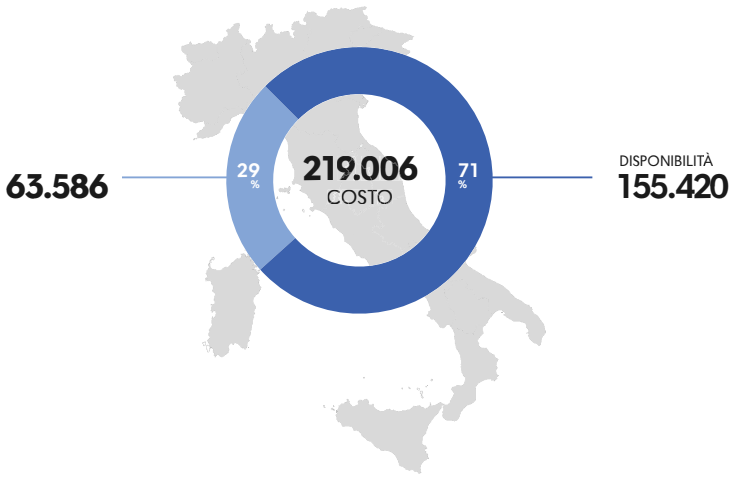
Il costo dei soli programmi e interventi prioritari individuati con i DEF 2017 e 2019, come

ricostruito nel presente rapporto, ammonta a 189,324 miliardi, 17,080 miliardi in più rispetto al costo indicato nell'Allegato al DEF 2019, pari a 172,244 miliardi. Tale incremento è dovuto alla differente data di rilevazione che ha consentito di disporre di fonti informative più aggiornate (tra le principali, le delibere CIPE di approvazione dei progetti e assegnazione di risorse pubblicate entro il 31 ottobre 2019 e gli aggiornamenti dei contratti di programma di ANAS e RFI, sui quali il CIPE ha espresso parere favorevole con delibere n. 36 e 37 del 24 luglio 2019), all'inclusione del costo della sezione internazionale e della tratta nazionale del nuovo collegamento Torino-Lione (non compreso nei 172,244 miliardi di costo indicato dal MIT nel DEF 2019) nonché all'impossibilità, seppure in un numero limitato di casi, di identificare puntualmente i lotti che concorrono a formare il costo degli interventi prioritari come indicato nell'Allegato infrastrutture al DEF 2019[2].

Rispetto al costo dei programmi e degli interventi prioritari, pari a 219,006 miliardi, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 155,420 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 63,586 miliardi. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



[2] *L'aggiornamento del costo dei singoli programmi e interventi prioritari è stato reso possibile dall'analisi della documentazione con informazioni di dettaglio trasmessa informalmente dal MIT.*

Le risorse disponibili sono riconducibili a diverse fonti di finanziamento pubbliche (comunitarie europee, nazionali, regionali e locali) e a risorse private (principalmente legate alle concessioni autostradali e aeroportuali) come è stato rilevato nei precedenti rapporti. Tra le disponibilità più recenti rilevano il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC)[3] 2014-2020, il Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, istituito dall'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017 e rifinanziato dal comma 1072 della legge di bilancio 2018[4], il Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, istituito nello stato di previsione del MEF (cap.7557) dall'art.1 comma 95 della legge di bilancio 2019[5].

Si segnalano di seguito le principali novità che hanno interessato le opere prioritarie dopo la data di chiusura del precedente monitoraggio, in relazione ai vari sistemi infrastrutturali.

[3] *Il Piano operativo infrastrutture del MIT è stato approvato dal Cipe con delibera n. 54 del 1° dicembre 2016, mentre i due Addendum sono stati approvati rispettivamente con delibera n. 98 del 22 dicembre 2017 e con delibera n. 12 del 28 febbraio 2018.*

[4] *Il citato articolo 1, comma 140, ha istituito il fondo con una dotazione complessiva di oltre 47 miliardi, articolata in 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, 3.150 milioni per l'anno 2018, 3.500 milioni per l'anno 2019 e 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032. La legge di bilancio 2018 ha rifinanziato il predetto fondo di complessivi 36,115 miliardi di euro per gli anni dal 2018 al 2033 (800 milioni di euro per l'anno 2018, 1.615 milioni di euro per l'anno 2019, 2.180 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023, 2.480 milioni per il 2024 e 2.500 milioni per ciascuno degli anni dal 2025 al 2033).*

[5] *Il citato articolo 1 comma 95 ha istituito il fondo con una dotazione complessiva di 43,6 miliardi di euro, articolata in 740 milioni di euro per l'anno 2019, 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, 3.250 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 3.300 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033.*

SISTEMA INFRASTRUTTURALE/INFRASTRUTTURA	PRINCIPALI AGGIORNAMENTI	SCHEDA SILOS
	FERROVIE	
Frejus ferroviario Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	In data 12 febbraio 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Lione, producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica.La Camera, nella seduta del 21 febbraio 2019, approva la mozione D'Uva e Molinari n. 1-00123 del 20 febbraio 2019 che impegna il Governo a "ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia." Sono invece respinte le altre mozioni. Il Senato, nella seduta del 7 marzo 2019, approva la mozione della maggioranza, che impegna il Governo a ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.L'11 marzo 2019, il Consiglio di Amministrazione di TELT decide all'unanimità di dare seguito alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il tunnel di base, per un importo stimato di 2,3 miliardi di euro. La Società recepisce le indicazioni ricevute dai due Stati in merito alla necessità di salvaguardare la contribuzione europea, consentendo al tempo stesso l'approfondimento e il libero confronto tra Italia e Francia e con l'Unione europea. In data 15 marzo 2019 TELT pubblica il bando di gara articolato in 3 lotti per l'affidamento dei lavori di costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino a partire dagli attacchi lato Francia - Cantieri operativi 5, 6/7 e 8. L'ammontare a base di gara dei 3 lotti è pari a circa 2,3 miliardi di euro. In data 1 luglio 2019 TELT pubblica il bando di gara, articolato in 2 lotti, per l'affidamento dei lavori di costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino a partire dagli attacchi lato Italia e lavori di valorizzazione terre e rocce di scavo - Cantieri operativi 3-4 e 10. L'ammontare a base di gara dei 2 lotti è pari a circa 1 miliardo di euro. Il Senato, nella seduta del 7 agosto 2019, esamina le mozioni sulla TAV Torino-Lione. Sono approvate le mozioni 153 (testo2) Marcucci e altri, 156 Bonino e altri, 157 (testo 2) Ciriani e altri, e 162 (testo 2), Bernini e altri, che affermano la valenza strategica dell'opera.	scheda 2
Linea AV/AC Milano-Verona-Padova	In data 3 luglio 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria Alta Velocità Brescia-Padova producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica.	scheda 5 e scheda 7

SISTEMA INFRASTRUTTURALE/INFRASTRUTTURA	PRINCIPALI AGGIORNAMENTI	SCHEDA SILOS
	FERROVIE	
Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	In data 13 dicembre 2018, gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità del Terzo Valico di Giovi producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica.L'art. 4, comma 12-septies, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (convertito con modificazioni dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55), stabilisce che "Al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa è definito in 6.853,23 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. Tale finalizzazione è recepita nell'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa per gli anni 2018-2019, che deve recare il quadro economico unitario del Progetto unico e il cronoprogramma degli interventi. Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico. Le opere civili degli interventi "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso" e la relativa impiantistica costituiscono lavori supplementari all'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" ai sensi dell'articolo 89 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014. E' autorizzato l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate alla RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro anche nell'ambito del riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205". L'art. 4, comma 12-octies, dello stesso decreto-legge, stabilisce inoltre che "Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle	scheda 39

SISTEMA INFRASTRUTTURALE/INFRASTRUTTURA	PRINCIPALI AGGIORNAMENTI	SCHEDA SILOS
	FERROVIE	
Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della Liguria, nomina, con proprio decreto e senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, in deroga alla procedura vigente".	scheda 39
Linea AV-AC Napoli Bari	Il 20 novembre 2018 iniziano i lavori sulla tratta Cancello-Napoli e il 23 gennaio 2019 i lavori sulla tratta Cancello-Frasso Telesino.	scheda 211
Linea AV-AC Palermo-Catania-Messina	Il 20 dicembre 2018 iniziano i lavori relativi al lotto 6 "Catenanuova-Bicocca".	scheda 212
	STRADE E AUTOSTRADE	
Autostrada Asti-Cuneo Completamento	Il CIPE, con delibera n. 56 del 1° agosto 2019, prende atto della revisione del rapporto concessorio (scadenza concessione 2045) ai fini del riequilibrio del PEF, per il completamento della tratta autostradale A33 Asti-Cuneo (circa 10 km ancora da costruire tra Cherasco e Alba) e della gestione dell'infrastruttura in condizioni di equilibrio da realizzarsi attraverso un finanziamento incrociato (*cross financing*) proveniente dalla SATAP tronco A4 Torino-Milano, appartenente al medesimo gruppo industriale. Lo stesso giorno il CIPE, con delibera n. 57, prende atto dell'aggiornamento del PEF della società autostradale SATAP tronco A4 Torino-Milano.	scheda 24
Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse	Il CIPE, con delibera n. 1 del 17 gennaio 2019, dispone la proroga del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio delle aree interessate dalla realizzazione dell'opera.In data 20/12/2018 è sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione, per l'adozione del nuovo PEF 2014, il cui Decreto interministeriale MIT-MEF di approvazione dell'11/04/2019 al 31 ottobre 2019 risulta in corso di registrazione presso la Corte dei conti.	scheda 25
Autostrada del Brennero A22 - Potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnes-	Il CIPE, con delibera n. 24 del 20 maggio 2019, approva definitivamente lo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, per il periodo 2020-2049. L'art. 4,	scheda 219

SISTEMA INFRASTRUTTURALE/INFRASTRUTTURA	PRINCIPALI AGGIORNAMENTI	SCHEDA SILOS
	STRADE E AUTOSTRADE	
sione con l'autostrada A1 Verona Nord	comma 12-sexies, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (convertito con modificazioni dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55), stabilisce che la realizzazione dell'interporto di Trento, dell'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) e del porto fluviale di Valdaro (Mantova) rientra nell'ambito delle infrastrutture connesse al corridoio del Brennero.	scheda 219
Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino Villesse-Sistiana	Il CIPE, con delibera n. 39 del 24 luglio 2019, approva l'Accordo di cooperazione tra il MIT e le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto relativo alla concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte, e A34 raccordo Villesse-Gorizia, di cui sarà concessionaria la Società Autostradale Alto Adriatico SpA, interamente di proprietà di soggetti pubblici. La concessione durerà dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2049, e sono previsti 1,073 miliardi di euro di investimenti, prevalentemente per la realizzazione della terza corsia autostradale tra Venezia e Trieste.	scheda 15
Gronda di Genova (c.d. di Ponente) nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12	In data 21 agosto 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sul progetto "Gronda di Ponente e interconnessione A7–A10–A12" producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica.	
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	In data 20 marzo 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla bretella Campogalliano-Sassuolo producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica.	scheda 63
Itinerario stradale E78 Grosseto-Fano -Tratto 1 Grosseto-Siena	Il CIPE, con delibera n. 40 del 24 luglio 2019, approva il progetto definitivo del lotto 9: dal km 41+600 al km 53+400.	scheda 70
Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna	Il CIPE, con delibera n. 42 del 5 ottobre 2018, approva la "variante n. 6" al progetto esecutivo del sub-lotto 1.1 – SS76 della Val d'Esino, tratti Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Sera San Quirico - del Maxilotto 2, e con delibera n. 43 approva il progetto definitivo del 3° stralcio funzionale (Castelraimondo nord-Castelraimondo sud) e del 4° stralcio funzionale (Castelraimondo sud-innesto con la S.S. 77 a Sfercia) della Pedemontana delle Marche e dispone la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio.	scheda 71

SISTEMA INFRASTRUTTURALE/INFRASTRUTTURA	PRINCIPALI AGGIORNAMENTI	SCHEDA SILOS
	STRADE E AUTOSTRADE	
Corridoio intermodale Roma–Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone	Il CIPE, con delibera n. 44 del 25 ottobre 2018, dispone la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità apposta con la delibera n. 88 del 2010 (delibera n. 41 del 26 aprile 2018) e la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio per sette anni, a partire dalla data di registrazione della delibera da parte della Corte dei conti.In data 13 settembre 2018 è pubblicata la Sentenza del Consiglio di Stato (n.5374/2018 R.P.C e 3896/2017 R.R.) che annulla alcune parti della lettera di invito.	scheda 51
Itinerario Caianello (A 1) - Benevento - Adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina dal km 0+000 al km 60+900	Il CIPE, con delibera n. 41 del 24 luglio 2019, approva il progetto definitivo del 1° lotto: dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento).	scheda 77
Itinerario Ragusa – Catania - ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114	Il CIPE, con delibera n. 58 del 1° agosto 2019 (non pubblicata nella GU al 31 ottobre 2019), prende atto della non sostenibilità del modello operativo concessorio per la realizzazione in project financing privato ed esprime parere favorevole alla modifica del modello attuativo della concessione, al cambio del soggetto attuatore (da SARC a ANAS SpA) e all'aggiornamento del Contratto di Programma di ANAS 2016-2020, anni 2018-2019. Al fine di provvedere alla sostituzione del Soggetto attuatore è stato dato mandato all'Ordine degli ingegneri di Roma di valutare il costo del progetto definitivo redatto da SARC. Al contempo è in corso da parte di Anas la verifica della sussistenza e della validità dei pareri ottenuti sul progetto definitivo. E' inoltre in corso tra i soggetti coinvolti nelle procedure di subentro (MIT, MEF e Regione Sicilia) il confronto per definire le modalità di finanziamento dell'opera.	scheda 57
	SISTEMI URBANI	
Metropolitana di Torino - Linea 1 - Prolungamento ovest - Tratta funzionale 3: Collegno (Deposito)-Cascine Vica	Il CIPE, con delibera n. 5 del 4 aprile 2019, approva il progetto definitivo dell'intervento "Metropolitana leggera automatica di Torino, linea 1, prolungamento Fermi-Cascine Vica - 2° lotto funzionale Collegno centro-Cascine Vica".	scheda 93
Sistema tranviario fiorentino - Linea 4.1 Leopolda-Piagge	Il CIPE, con delibera n. 6 del 4 aprile 2019, approva il progetto preliminare "Sistema tranviario fiorentino. Linea tranviaria 4.1 Leopolda-Piagge".	scheda 218

2.3 La distribuzione territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord, si concentrano interventi per un valore pari al 44%, circa 95,983 miliardi, mentre nelle regioni del Sud e nelle isole è localizzata una quota del 24,5%, pari a 53,845 miliardi.

Il restante 31,5%, pari a 69,178 miliardi, è relativo al costo di programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica, che sono di seguito specificati:

→ ferrovie

1. "Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge", composto principalmente da interventi per il risanamento acustico, la sicurezza in galleria, l'armamento ferroviario, la soppressione e la protezione dei passaggi a livello, la sicurezza idrogeologica e sismica, sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera, e altri interventi del costo complessivo di 38,907 miliardi;

2. "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento", composto principalmente da interventi per tecnologie per la circolazione e per l'interoperabilità (ERTMS), del costo complessivo di 11,172 miliardi;
3. "Valorizzazione turistica delle ferrovie minori" del costo di 323,710 milioni;

→ strade e autostrade

1. "Valorizzazione del patrimonio stradale esistente" del costo complessivo di 12,053 miliardi;
2. "Manutenzione di ponti, viadotti e gallerie" del costo complessivo di 5,250 miliardi;
3. "Interventi di messa in sicurezza, ripristino e potenziamento del sistema della viabilità delle aree terremotate" del costo di 796,400 milioni;
4. "Digitalizzazione rete primo livello" del costo di 154,200 milioni;

→ aeroporti

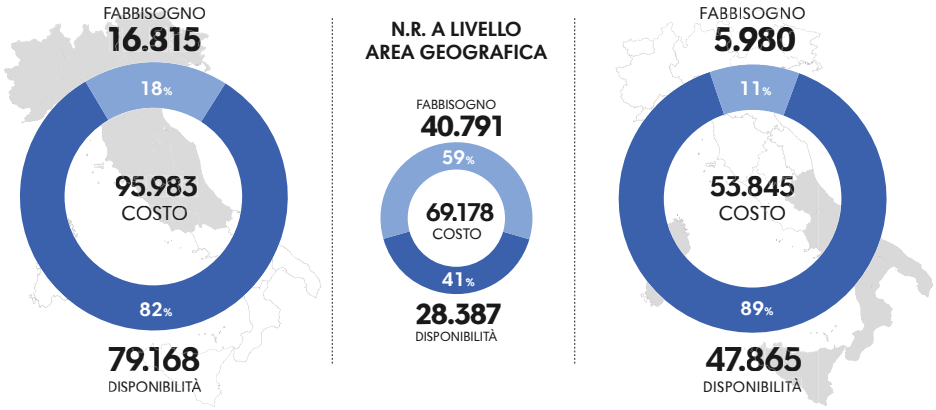
1. "Sviluppo del cargo aereo - Taranto, Brescia" del costo di 27,840 milioni;
2. "Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali - Altri aeroporti SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) primo livello" del costo di 181,800 milioni;
3. "Terminal passeggeri, Security e passengers experience - Altri SNIT 1° livello" del costo di 312,800 milioni.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 79,168 miliardi di euro (il 51% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 16,815 miliardi

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

CENTRO-NORD		SUD E ISOLE
178.271 KMQ	superficie territoriale	123.058 KMQ
39.762.122	popolazione (Istat 01/01/19)	20.597.424



includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari all'82% del costo.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Sud e delle Isole ammontano a 47,865 miliardi di euro (il 31% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 5,980 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari all'89% del costo.

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture non ripartibili, invece, ammontano a 28,387 miliardi di euro (il 18% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,791 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 41% del costo.

2.4 I sistemi infrastrutturali

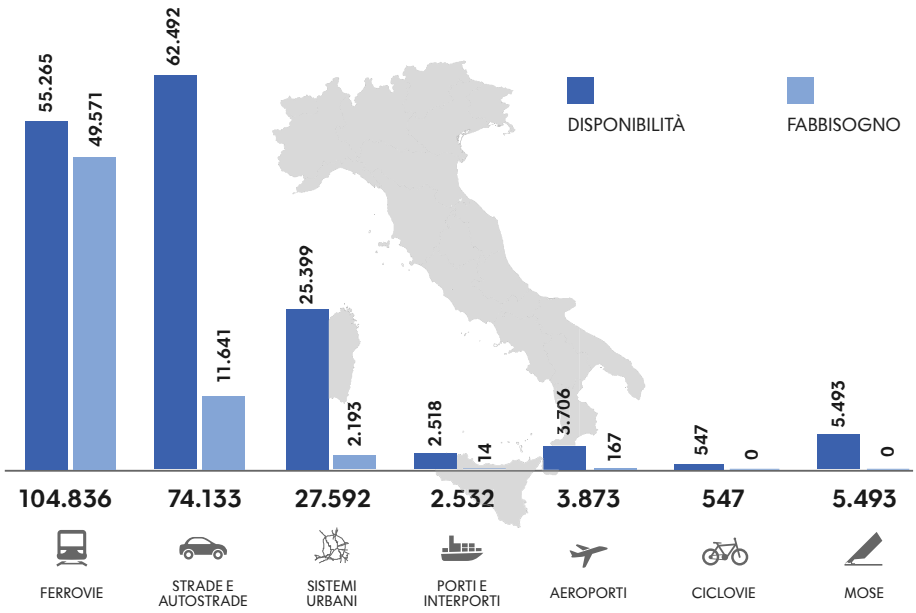
L'analisi dell'articolazione per sistema infrastrutturale dei programmi e degli interventi infrastrutturali prioritari evidenzia la centralità delle ferrovie, che comprendono i progetti sulla rete ferroviaria nazionale che ricadono interamente nel territorio nazionale e nelle sezioni

transfrontaliere dei valichi alpini del Frejus, tra Torino e Lione, e del Brennero, tra Fortezza e Innsbruck. Tali infrastrutture, infatti, rappresentano quasi la metà del costo complessivo delle infrastrutture prioritarie: circa 104,836 miliardi contro i 74,133 miliardi di strade e autostrade, 27,592 miliardi dei sistemi urbani (i sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane), i circa 6,952 miliardi di porti, interporti, aeroporti e ciclovie e i 5,493 miliardi del sistema Mo.S.E. (Modulo Sperimentale Elettronico).

Il costo dei programmi e degli interventi prioritari individuati dal MIT con i DEF 2015, 2017 e 2019, che riguardano lo sviluppo della rete ferroviaria, ammonta a circa 104,837 miliardi. Le disponibilità finanziarie, che ammontano a 55,265 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di 49,571 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari al 53% del costo.

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)



Le strade e le autostrade, che comprendono i sistemi autostradali e la rete stradale non a pedaggio gestita dalla società ANAS, rappresentano circa un terzo del costo complessivo delle infrastrutture prioritarie. Il costo dei programmi e degli interventi prioritari che riguardano strade e autostrade, come ricostruito con il monitoraggio al 31 ottobre 2019, ammonta a circa 74,133 miliardi. Le disponibilità finanziarie, che ammontano a 62,492 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 11,641 miliardi, consentono una copertura finanziaria

pari all'84% del costo.

I sistemi urbani, in cui è incluso il sistema di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane (le quattordici città metropolitane di Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Messina e Cagliari), che comprende il servizio ferroviario metropolitano, le metropolitane, le tramvie e altri sistemi in sede propria, rappresentano il 13% del costo complessivo delle priorità. Il costo dei programmi e degli interventi prioritari, che riguardano i sistemi urbani, ammonta a circa 27,592 miliardi. Le risorse disponibili, che ammontano a 25,399 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 2,193 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari al 92% del costo.

Il costo di porti e interporti, che rappresentano l'1% del costo complessivo delle priorità, ammonta a circa 2,532 miliardi quasi totalmente disponibili.

Gli aeroporti rappresentano il 2% del costo complessivo delle priorità. A fronte di un costo di circa 3,873 miliardi, le disponibilità finanziarie ammontano a 3,706 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di 167 milioni. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 96% del costo.

Le 10 ciclovie prioritarie, 7 individuate con il DEF 2017 (ciclovia Ven-To, anello ciclabile del Garda, ciclovia del Sole, GRAB, ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, ciclovia Magna Grecia e ciclovia della Sardegna) e 3 con il DEF 2019 (ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, ciclovia Tirrenica e ciclovia Adriatica), rappresentano lo 0,2% del costo complessivo delle priorità come ricostruito con il monitoraggio al 31 ottobre 2019. Si tratta di circa 547 milioni corrispondenti all'ammontare complessivo del finanziamento statale per la mobilità ciclistica reso disponibile: dalla legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali) che, all'articolo 5 comma 3, prevede l'assegnazione di 5 milioni di euro alla regione Emilia-Romagna al fine di incentivare la mobilità sostenibile tra i centri abitati dislocati lungo l'asse ferroviario Bologna-Verona, promuovere i trasferimenti casa-lavoro nonché favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte della Pianura padana attraverso il completamento del corridoio europeo Eurovelo 7; dalle leggi di bilancio 2015, 2016 e 2017 (497 milioni); dal D.M. 27 dicembre 2017, n. 468 relativo a interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica (poco meno di 5 milioni).

L'ultimo sistema infrastrutturale prioritario è rappresentato dal Mo.S.E, una delle 25 opere prioritarie del DEF 2015. Il costo dell'opera aggiornato ad ottobre 2019 è di 5,493 miliardi di euro con risorse interamente disponibili.

2.5 Lo stato di avanzamento

L'analisi dello stato di avanzamento fisico dei programmi e interventi prioritari programmati al 31 ottobre 2019 tiene conto dello stato di avanzamento di 615 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli.

Il 50% dei 219,006 miliardi di costo complessivo dei programmi e interventi prioritari riguarda lotti in fase di progettazione: si tratta di 283 lotti del valore di circa 108,987 miliardi. In questo ambito, le ferrovie rappresentano il sistema infrastrutturale di maggiore costo, con circa 69,682 miliardi, il 64% del costo delle priorità individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019 in fase di progettazione. Il dato degli interventi in progettazione è determinato principalmente dal peso significativo dei nuovi programmi e interventi individuati con il DEF 2017 del costo aggiornato ad ottobre 2019 di 50,970 miliardi (il 73% degli interventi ferroviari prioritari in fase di progettazione). Ne fanno parte tra gli altri:

1. quasi tutti gli interventi del programma "Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge" (35,906 miliardi su 39,006 miliardi di costo complessivo);
2. l'intero programma "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento" del costo complessivo di 11,172 miliardi;
3. il potenziamento della linea Venezia-Trieste (velocizzazione linea storica e varianti, opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m, variante Latisana, variante Ronchi dei Legionari-bivio Aurisina) del costo di circa 1,8 miliardi.

Il 21% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lavori in corso: si tratta di 149 lotti del valore di circa 45,798 miliardi. In questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 32,580 miliardi, il 71% degli interventi prioritari con lavori in corso. Ne fanno parte, tra gli altri:

→ ferrovie

1. il lotto relativo a "Studi ed opere geognostiche" del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione (740 milioni); (scheda 2)
2. tre lotti costruttivi del tunnel di base del Brennero (2,321 miliardi); (scheda 3)
3. 1° lotto funzionale, tratta Brescia Est-Verona (1° lotto costruttivo) della Linea AV/AC Milano-Verona, tratta Brescia-Verona (1,892 miliardi); (scheda 5)
4. i sei lotti costruttivi del terzo valico dei Giovi e il potenziamento infrastrutturale della tratta ferroviaria Genova Voltri-Genova Brignole (6,607 miliardi); (scheda 39)
5. tre lotti dell'itinerario ferroviario Napoli-Bari (1,706 miliardi); (scheda 211)
6. il lotto 6, tratta Catenanuova-Bicocca, dei lavori di 1^ fase del nuovo collegamento Palermo-Catania (415 milioni); (scheda 212)

→ strade e autostrade

1. tre lotti della terza corsia dell'autostrada A4 Quarto d'Altino - Villesse-Sistiana (450 milioni); (scheda 15)
2. la Pedemontana Veneta (2,258 miliardi); (scheda 29)
3. i lotti 5-6-7-8 dell'itinerario stradale E78 Grosseto-Fano - Tratto 1 Grosseto-Siena (271 milioni); (scheda 70)
4. tre lotti dell'Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna (594 milioni); (scheda 71)
5. due lotti per la messa in sicurezza e adeguamento funzionale dell'autostrada A2 del Mediterraneo (147 milioni); (scheda 53)
6. il 3° megalotto della SS 106 Jonica, tratto 8° da Amendolara a Roseto Capo Spulico lotto 1 stralci 1 e 2: dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) (969 milioni); (scheda 82)
7. il lotto relativo al tratto dal km 44+400 al km 74+300 della SS 640 di Porto Empedocle (990 milioni); (scheda 56)
8. quattro lotti dell'itinerario Sassari-Olbia (325 milioni); (scheda 204)

→ sistemi urbani

1. l'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario di Torino - Stazione di Rebaudengo (186 milioni); (scheda 193)
2. il prolungamento a sud della linea 1 della metropolitana di Torino, tratta funzionale 4 Lingotto-Nizza-Bengasi (194 milioni); (scheda 93)
3. la linea M4 di Milano (1,944 miliardi); (scheda 87)
4. la linea C della metropolitana di Roma, tratta T3 (792 milioni); (scheda 105)
5. le linee della metropolitana di Napoli 1, tratte Dante-Garibaldi-Centro direzionale (1,787 miliardi) (scheda 106) e Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio (686 milioni) (scheda 108) e 6, tratta Mostra-Mergellina-Municipio (790 milioni); (scheda 107)
6. quattro lotti relativi al completamento della Circumetnea (294 milioni); (scheda 122)
7. il Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini (977 milioni);

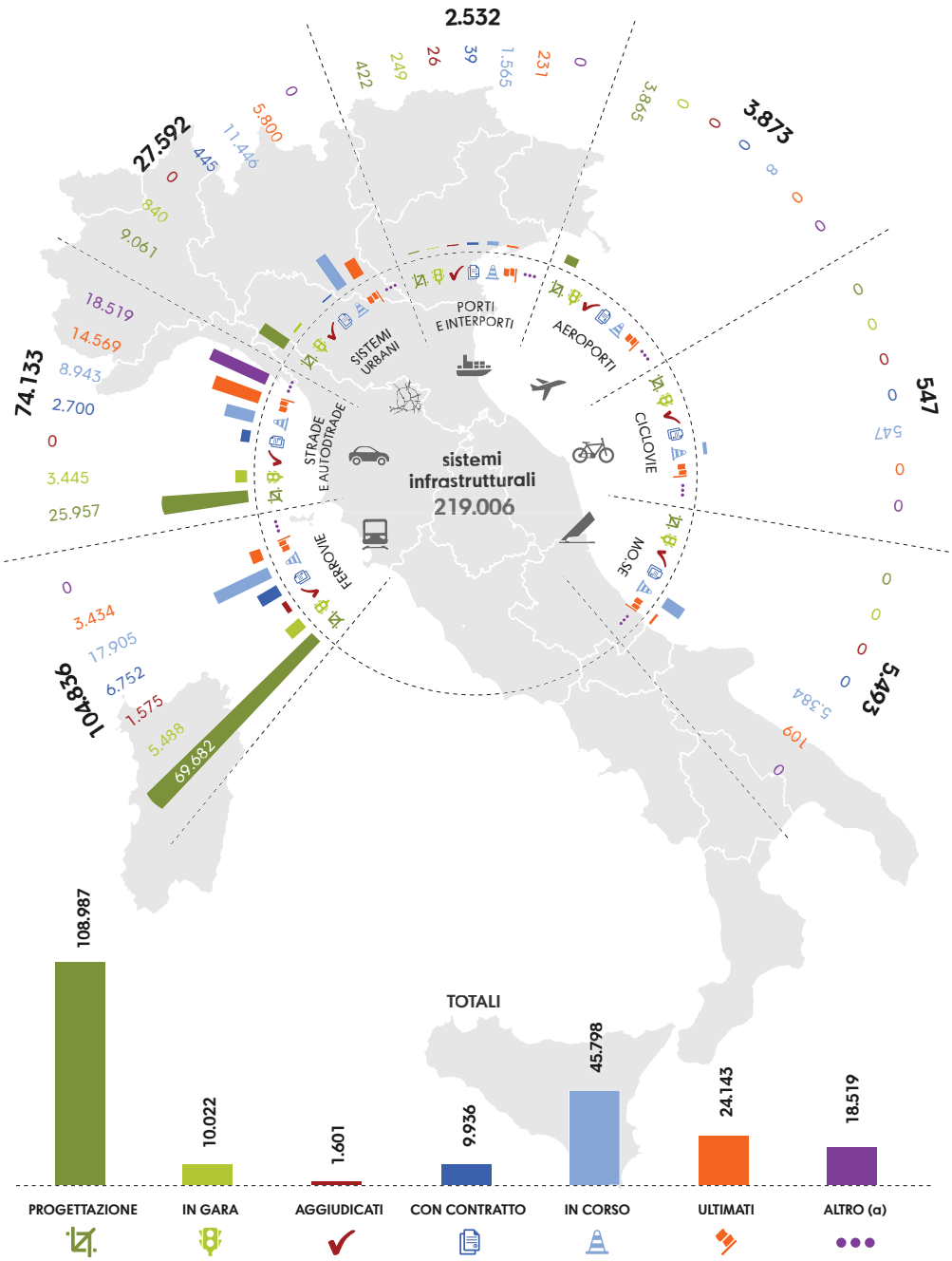
→ Mo.S.E.

1. Sistema Mo.S.E. (scheda 64)

I lotti ultimati rappresentano l'11% del costo delle priorità individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019. Si tratta di 129 lotti del valore di circa 24,143 miliardi. Anche in questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 22,200 miliardi, il 92% degli interventi prioritari ultimati.

Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento al 31 ottobre 2019

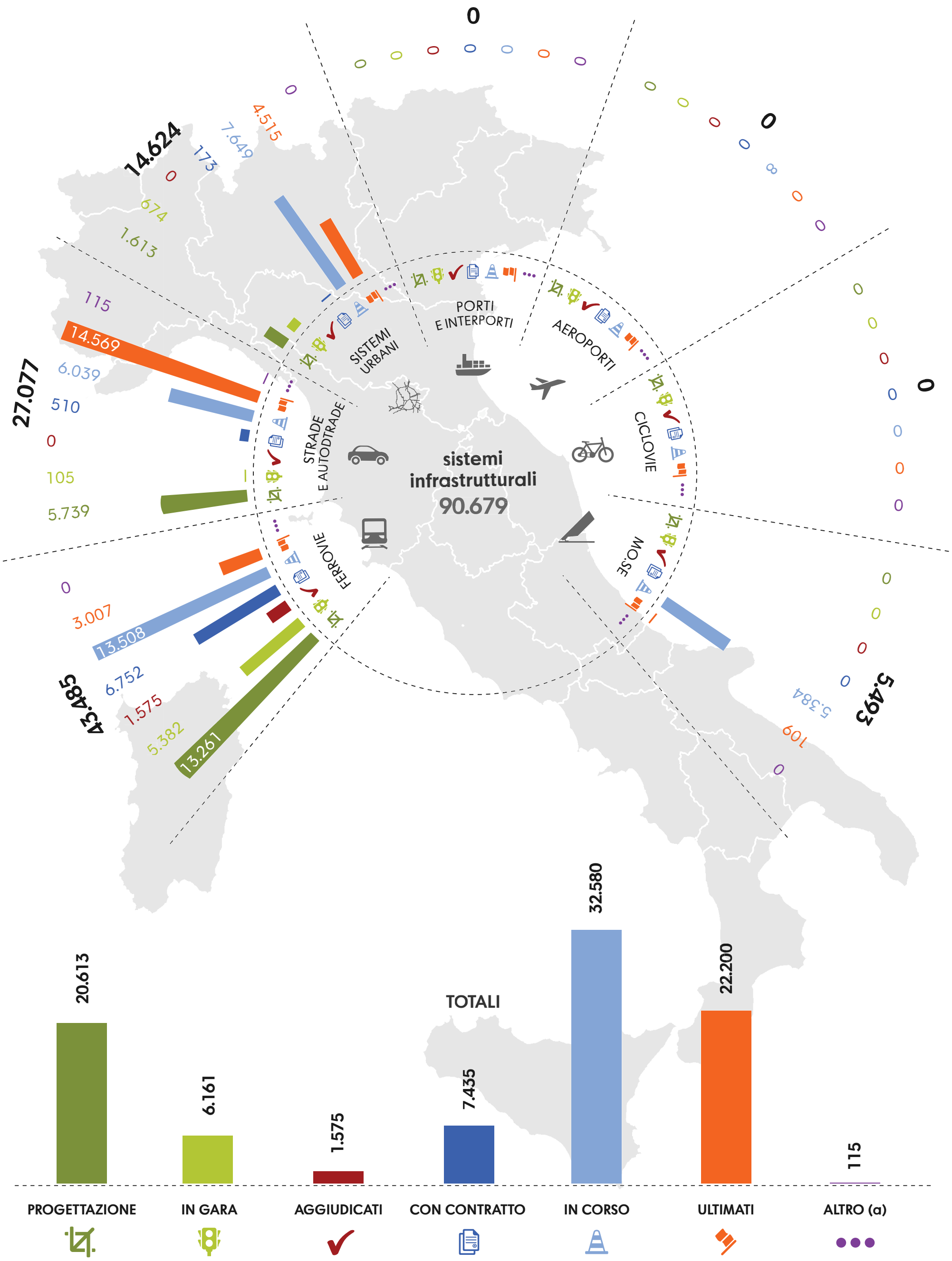
(importi in milioni di euro)



(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

Infrastrutture prioritarie DEF 2015
Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento al 31 ottobre 2019

(importi in milioni di euro)



Il 5,5% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lotti in gara o aggiudicati, e segnatamente 22 lotti del valore di circa 11,623 miliardi. I sistemi infrastrutturali con il maggiore costo sono le ferrovie e le strade e autostrade, con circa 10,508 miliardi, il 90% degli interventi prioritari con lotti in gara o aggiudicati, di cui fanno parte, tra gli altri:

→ ferrovie

1. la sezione internazionale del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione (4,582 miliardi); (scheda 2)
2. cinque lotti dell'itinerario ferroviario Napoli-Bari (2,375 miliardi); (scheda 211)
3. il 1° lotto del Raddoppio Pescara-Bari: tratta Ripalta-Lesina (106 milioni); (scheda 208)

→ strade e autostrade

1. il corridoio intermodale Roma–Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, per il quale il Consiglio di Stato ha disposto l'annullamento di alcune parti della lettera di invito (project financing dell'importo di 2,729 miliardi); (scheda 51)
2. il lotto 4 dell'itinerario stradale E78 Grosseto-Fano - Tratto 1 Grosseto-Siena (106 milioni); (scheda 70)
3. l'ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nella tratta Milano sud – Lodi (207 milioni);
4. l'ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna (393 milioni);

→ sistemi urbani:

1. il prolungamento a ovest della linea 1 della metropolitana di Torino, tratta funzionale 3 Collegno (Deposito)-Cascine Vica - 2° lotto funzionale Collegno centro-Cascine Vica (148 milioni); (scheda 93)
2. la sostituzione degli impianti di segnalamento della Linea M2 di Milano (167 milioni);
3. due lotti del completamento della Circumetnea (526 milioni); (scheda 122)

→ porti e interporti:

1. la prima fase dell'hub portuale di Ravenna (235 milioni). (scheda 194)

Il 4,5% dei programmi e degli interventi prioritari risulta con contratto, ma i lavori non sono ancora iniziati. Si tratta di 23 lotti del valore di circa 9,936 miliardi in cui il maggiore costo è ancora riconducibile alle ferrovie e alle strade e autostrade, con circa 9,452 miliardi, il 95% degli interventi prioritari con contratto stipulato. Anche in questo ambito incidono in maniera

significativa le opere prioritarie del DEF 2015 del costo di 7,435 miliardi (il 75%) di cui fanno parte, tra gli altri:

→ ferrovie

1. tre lotti della tratta AV/AC Brescia-Verona - 1° lotto funzionale, tratta Brescia Est-Verona (2° lotto costruttivo), il nodo di Verona Ovest e il 2° lotto funzionale, quadruplicamento in uscita da Brescia (1,538 miliardi); (scheda 5)
2. la linea AV/AC Verona-Padova (5,214 miliardi); (scheda 7)

→ strade e autostrade

1. due lotti della terza corsia dell'autostrada A4 Quarto d'Altino - Villesse-Sistiana (140 milioni); (scheda 15)
2. il lotto di completamento del 3° megalotto della SS 106 Jonica, tratto 8° da Amendolara a Roseto Capo Spulico lotto 1 stralci 1 e 2: dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) (366 milioni); (scheda 82)

→ sistemi urbani

1. il prolungamento a ovest della linea 1 della metropolitana di Torino, tratta funzionale 3 Collegno (Deposito)-Cascine Vica - 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro (124 milioni). (scheda 93)

Il restante 8% dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto[6]: si tratta di nove lotti stradali del valore di circa 18,519 miliardi di cui 18,404 miliardi relativi a programmi e interventi prioritari individuati con i DEF 2017 e 2019.

[6] *Infrastrutture costituite da più lotti con stato di avanzamento differente.*

3. LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE NON PRIORITARIE

3.1 Introduzione

In questo capitolo sono presentati i dati relativi alle infrastrutture strategiche non prioritarie, ossia relativi alle infrastrutture inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche e non rientranti tra le opere prioritarie individuate con il DEF 2015 e tra i programmi e gli interventi prioritari individuati e definiti nei DEF 2017, 2018 e 2019. Si tratta delle infrastrutture inserite nell'11° Allegato al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, che rappresenta l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione conformemente all'abrogata normativa sulla programmazione delle infrastrutture strategiche.

L'analisi delle infrastrutture non prioritarie, come già rilevato nei precedenti rapporti sull'attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie, continua a rivestire interesse per la presenza di interventi deliberati dal CIPE e di lavori in corso nonché di interventi sottoposti alla revisione progettuale (*project review*), ossia progetti suscettibili di una ridefinizione dei tempi e dei costi, o "progetti di fattibilità", per i quali è necessaria una verifica di fattibilità prima dell'inserimento nei successivi atti di programmazione.

L'aggregato delle infrastrutture strategiche non prioritarie non è confrontabile con quello riportato nei precedenti rapporti a motivo principalmente dell'azzeramento del costo degli interventi non prioritari:

- in *project review* o da sottoporre a progetto di fattibilità e non finanziati in coerenza con la scelta adottata dal MIT nell'allegato al DEF 2018;
- esclusi dalla programmazione dei soggetti attuatori;
- "ritirati" in base alle condizioni disposte dalle competenti Commissioni parlamentari, VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, e contenute nei pareri sullo schema di CdP 2017-2021 - parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA, espressi rispettivamente nelle sedute del 24 del 25 ottobre 2018.

Il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie monitorate infatti risulta in riduzione di circa 96,877 miliardi (-64%) rispetto al costo complessivo delle opere monitorate al 31

maggio 2018 (150,805 miliardi)[1]. Di questi 93,242 miliardi sono imputabili all'azzeramento del costo e circa 3,635 miliardi all'aggiornamento del costo o al trasferimento di talune infrastrutture strategiche non prioritarie tra le prioritarie a seguito di *project review*.

In sintesi, l'analisi delle infrastrutture strategiche non prioritarie, come ricostruite con il presente monitoraggio, evidenzia un ridotto fabbisogno (19% contro il 29% delle prioritarie), una localizzazione maggiore nelle regioni del Centro Nord e la presenza di interventi prevalentemente riconducibili ai sistemi delle strade e delle autostrade e delle ferrovie. Per quanto riguarda lo stato di avanzamento, si riscontra un'elevata incidenza dei lotti ultimati (41% contro l'11% delle prioritarie).

3.2 Costi, disponibilità e fabbisogni

Il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie, aggiornato al 31 ottobre 2019, è pari a 53,928 miliardi, il 20% del costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate oggetto di monitoraggio, che è pari a 272,934 miliardi.

Il costo delle infrastrutture esaminate dal CIPE, tra ottobre 2002 e ottobre 2019, è di 28,037 miliardi di euro, pari al 52% del costo totale delle infrastrutture strategiche non prioritarie programmate. Per tali infrastrutture, sono consultabili nel sistema SILOS le schede con informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento.

Il costo delle altre infrastrutture, aggiornato al 31 ottobre 2019, è di circa 25,891 miliardi, pari al 48% del costo complessivo delle infrastrutture strategiche non prioritarie.

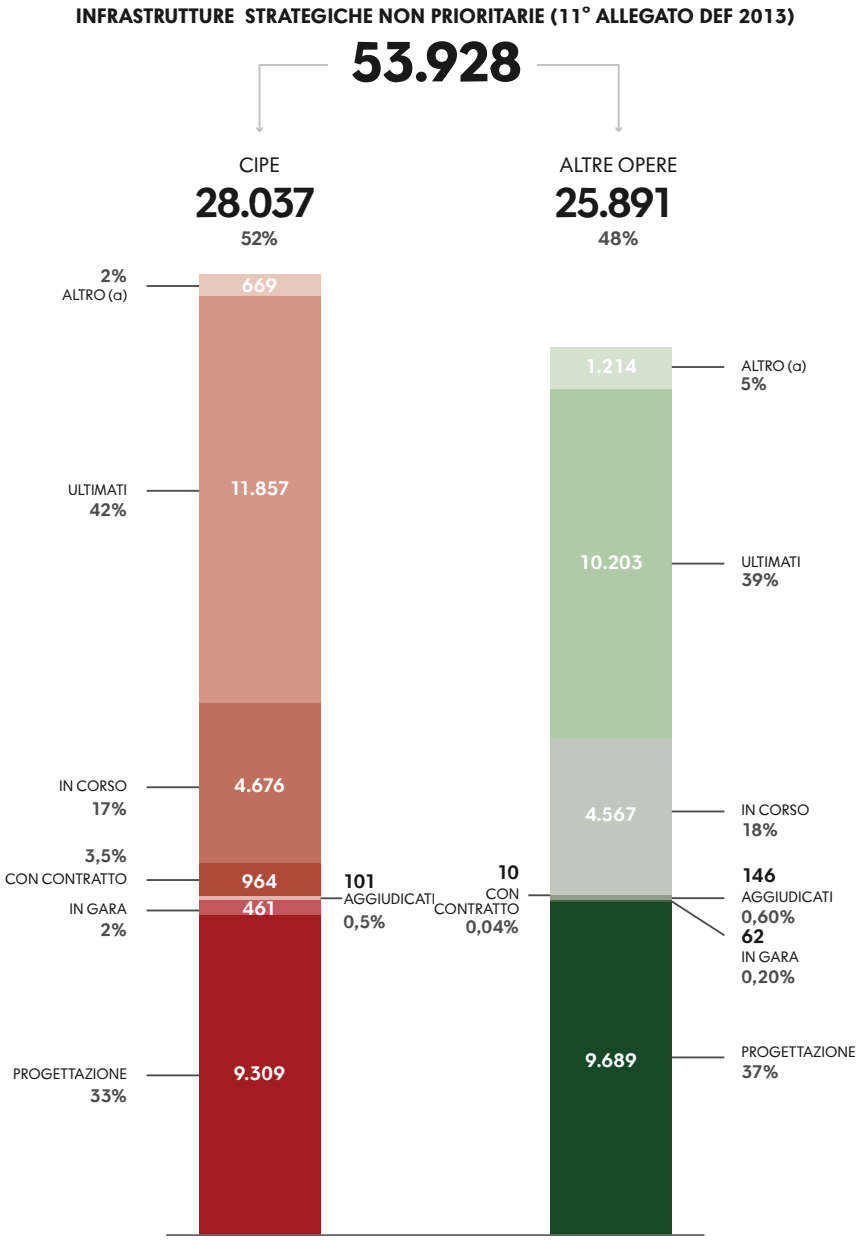
Per l'insieme delle infrastrutture non prioritarie, le risorse disponibili ammontano a circa 43,730 miliardi e consentono una copertura finanziaria pari all'81% del costo. Il contributo privato rappresenta il 36% (15,745 miliardi) e quello pubblico il restante 64% (27,985 miliardi).

Per le infrastrutture esaminate dal CIPE, le disponibilità ammontano a 23,660 miliardi (l'84% del relativo costo), di cui il contributo privato rappresenta il 41%, pari a circa 9,649 miliardi, e il restante 59% riguarda risorse pubbliche, pari a circa 14,011 miliardi.

[1] *Nel documento "Infrastrutture strategiche e prioritarie - programmazione e realizzazione", n. 22, ottobre 2018, è presentato un aggiornamento dei dati al 31 maggio 2018.*

Quadro di riferimento dei costi

(importi in milioni di euro)

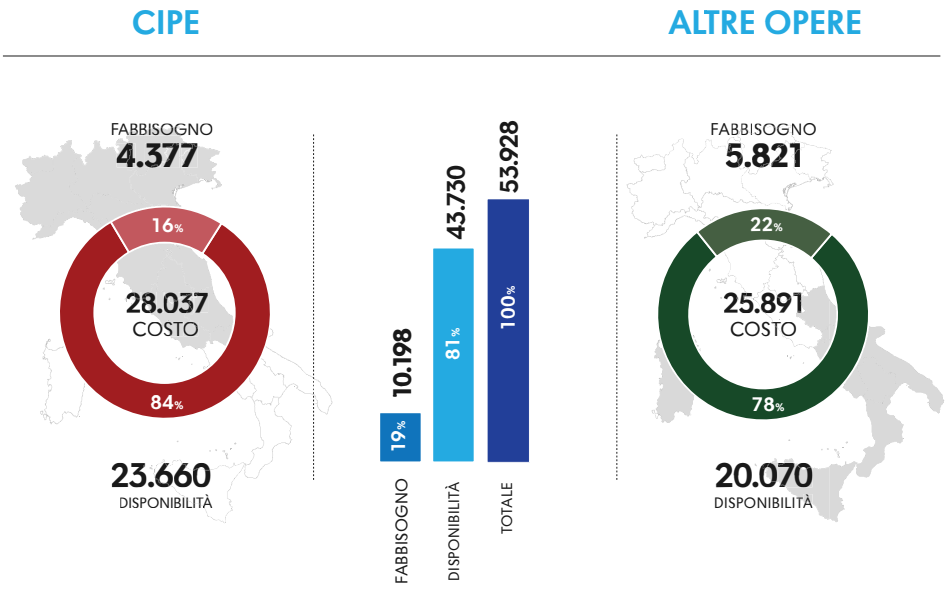


(a): lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

Per le altre infrastrutture, invece, le disponibilità ammontano a circa 20,070 miliardi (il 78% del relativo costo), di cui il contributo privato rappresenta il 30%, pari a circa 6,096 miliardi, e il restante 70% riguarda risorse pubbliche, pari a circa 13,974 miliardi.

Costi, disponibilità e fabbisogno

(importi in milioni di euro)



Il seguente elenco riporta le opere esaminate dal CIPE, dalla data dell'ultima rilevazione (maggio 2018), in relazione ai vari sistemi infrastrutturali.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	DELIBERA CIPE	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	SP 415 Paullese - Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo-Spino d'Adda - Lotto 3 Nuovo Ponte sul Fiume Adda e relativi raccordi in Provincia di Cremona e di Lodi - Cambio del soggetto aggiudicatore da Città Metropolitana di Milano a Provincia di Cremona	Delibera n. 8/2019	scheda 34
	SS n. 38 : Variante di Tirano - tratto Stazzona-Lovero - 4° Lotto 1° stralcio - Nodo di Tirano – Autorizzazione dell'utilizzo delle economie relative all'intervento "Accessibilità Valtellina: SS n. 38 1° lotto - Variante di Morbegno, 2° stralcio, dallo svincolo di Cosio (progressiva km 8+945) allo svincolo del Tartano (progressiva km 18+601)" per il finanziamento dell'intervento denominato "Accessibilità Valtellina - SS n. 38, lotto 4 - nodo di Tirano, tratta «A» (svincolo di Bianzone-svincolo La Ganda) e tratta «B» (svincolo La Ganda-Campone in Tirano)".	Delibera n. 45/2018	scheda 217

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	DELIBERA CIPE	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	Opere connesse al completamento del corridoio tirrenico settentrionale - Approvazione progetto definitivo "SS n. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - svincolo di Geodetica-Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - Bretella di Piombino).	Delibera n. 47/2018	scheda 46
	Collegamento tra l'A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto - Tratta Meolo-Jesolo - Via del Mare: A4 - Jesolo e litorali - Reiterazione, per ulteriori 7 anni, del vincolo preordinato all'esproprio.	Delibera n. 43/2019	scheda 190
	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno – Proroga della dichiarazione di pubblica utilità per lo stralcio nord del progetto stradale.	Delibera n. 65/2019 non pubblicata nella GU al 31 ottobre 2019	scheda 69
	Itinerario Palermo-Agrigento – Proroga della dichiarazione di pubblica utilità per il 1° stralcio funzionale: lotto 2, dal km 14,4 al Km. 48 (svincolo Manganaro incluso).	Delibera n. 25/2019 non pubblicata nella GU al 31 ottobre 2019	scheda 58
Sistemi urbani	Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia - Rifinalizzazione di risorse per la realizzazione del "Nodo intermodale Prealpino"	Delibera n. 2/2019	scheda 96
Energia	Giacimenti di idrocarburi - Insediamento produttivo di Tempa Rossa - Richiesta di proroga della dichiarazione di pubblica utilità non approvata.	Delibera n. 34/2019	scheda 174

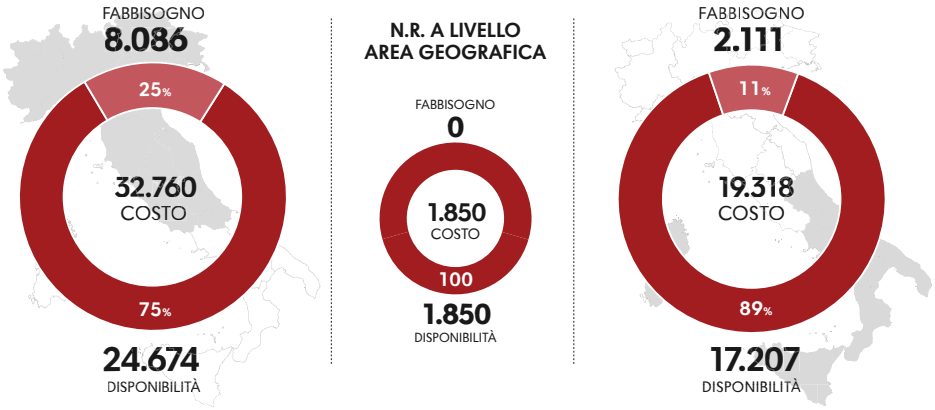
3.3 La distribuzione territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord è localizzato il 60,5% del costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie: si tratta di 32,760 miliardi, dei quali il 56% (18,489 miliardi) riguarda infrastrutture esaminate dal CIPE.

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

CENTRO-NORD		SUD E ISOLE
178.271 KMQ	superficie territoriale	123.058 KMQ
39.762.122	popolazione (Istat 01/01/19)	20.597.424



Nelle regioni del Sud e delle Isole è localizzata una quota del 36%, pari a 19,318 miliardi. In tale ambito, le infrastrutture esaminate dal CIPE rappresentano il 46,5% (8,974 miliardi).

Il restante 3,5%, circa 1,850 miliardi, è relativo al costo delle infrastrutture non ripartibili a livello di macroarea: programma grandi stazioni; programma seimila campanili - interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio; programma interventi RFI; programma piccoli interventi ANAS.

Le disponibilità ammontano al 75% del costo per le infrastrutture localizzate nelle regioni del Centro-Nord e all'89% per quelle del Sud e delle Isole.

Riguardo alle sole infrastrutture esaminate dal CIPE, risulta più alta l'incidenza delle disponibilità sul costo per le infrastrutture da realizzare nel Sud e nelle Isole. Si tratta di 8,958 miliardi che corrispondono al 99,8% del costo delle infrastrutture localizzate nella macro area (pari a circa 8,974 miliardi).

Per le altre infrastrutture le disponibilità ammontano al 74% del costo per le infrastrutture localizzate nelle regioni del Centro-Nord e all'80% per quelle del Sud e delle Isole.

3.4 I sistemi infrastrutturali

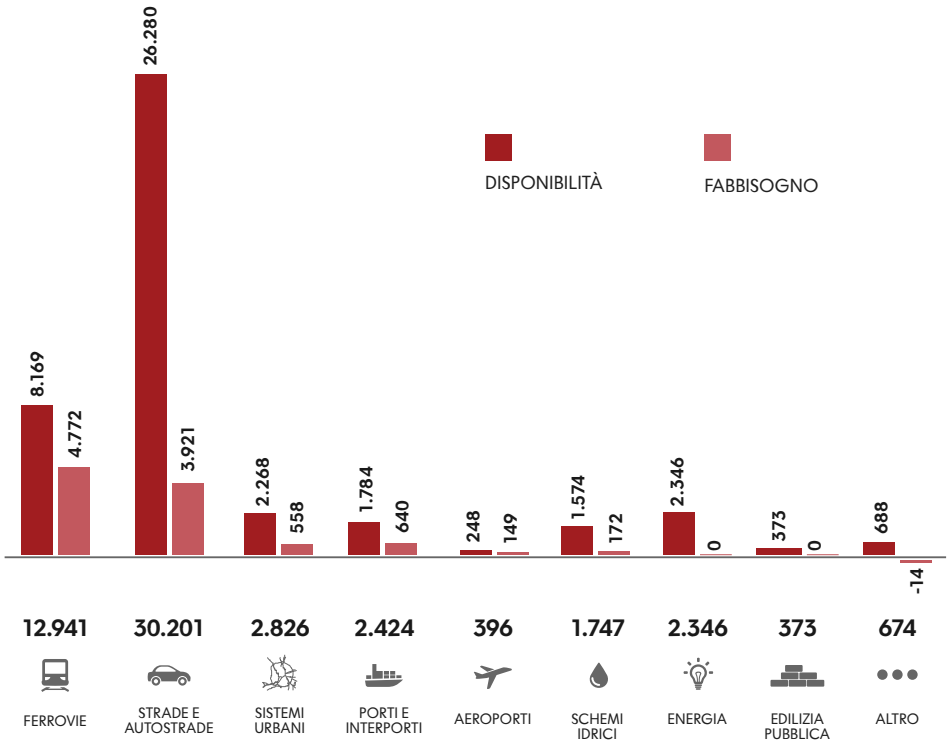
L'articolazione delle infrastrutture non prioritarie per sistema infrastrutturale evidenzia la rilevanza del sistema dei trasporti, e in particolare di strade e autostrade e ferrovie.

Per le strade e le autostrade che, con 30,201 miliardi, rappresentano il 56% del costo complessivo delle infrastrutture non prioritarie al 31 ottobre 2019, le disponibilità finanziarie ammontano a 26,280 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 3.921 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari all'87% del costo con risorse pubbliche (13,842 miliardi) e private (12,438 miliardi).

Il costo delle infrastrutture del sistema delle ferrovie ammonta invece a circa 12,941 miliardi. Le risorse disponibili, che ammontano a 8,169 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di circa 4,772 miliardi, consentono una copertura finanziaria pari al 63% del costo con risorse interamente pubbliche.

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)



3.5 Lo stato di avanzamento

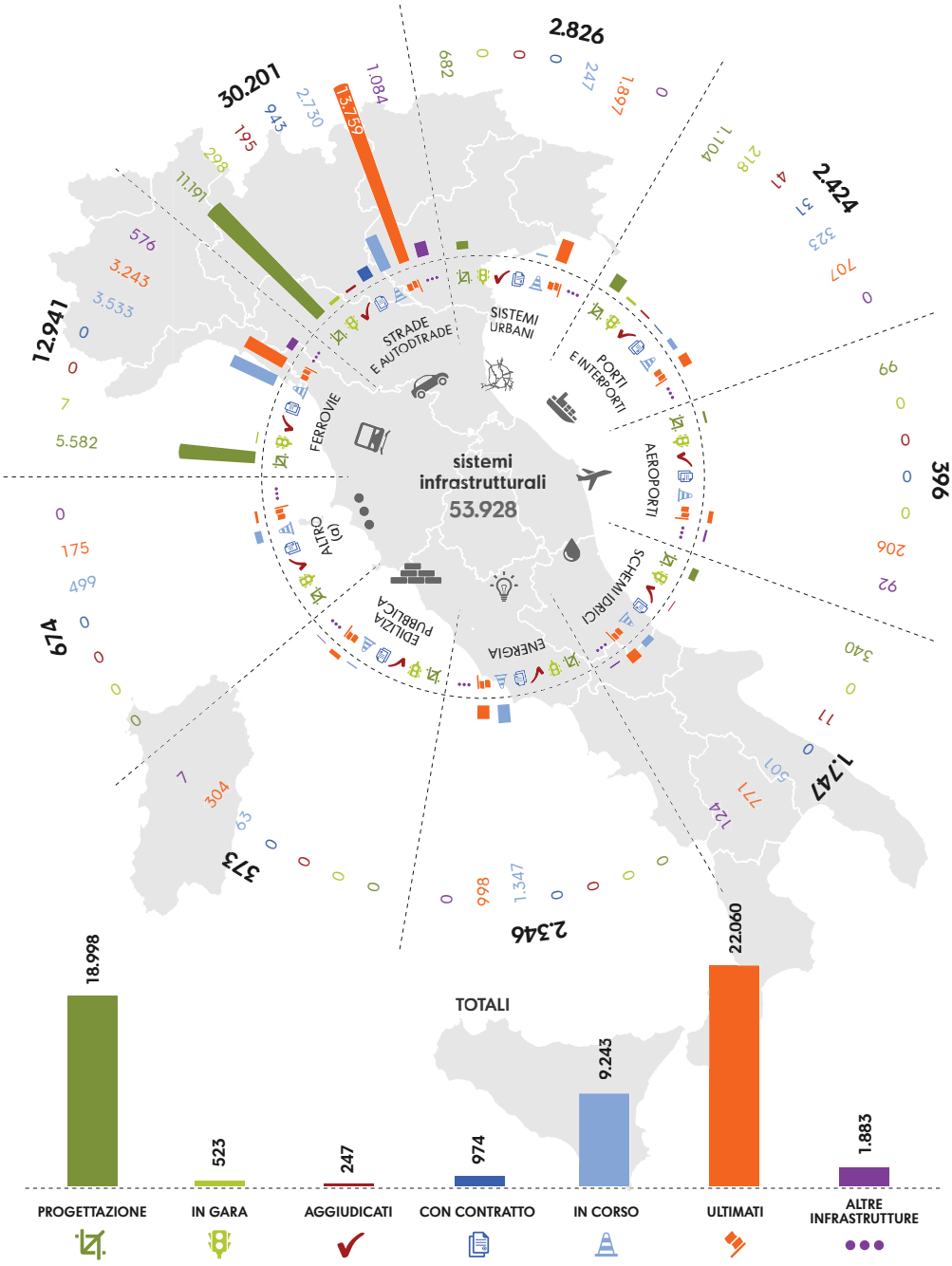
Riguardo all'avanzamento fisico al 31 ottobre 2019 delle infrastrutture non prioritarie, considerando che l'analisi tiene conto dello stato di avanzamento di oltre 517 lotti, si rileva, in termini di costo, uno stato di attuazione avanzato: il 41% del costo riguarda infrastrutture ultimate e il 17 % lavori in corso; le infrastrutture in fase di progettazione rappresentano il 35% e il restante 7% fa riferimento a lotti in gara o aggiudicati e a contratti stipulati o rescissi.

I lotti ultimati rappresentano circa il 41%: si tratta di circa 22,060 miliardi di cui 11,857 relativi a infrastrutture esaminate dal CIPE, e 10,203 ad altre infrastrutture non prioritarie. Di seguito sono elencate le infrastrutture di costo superiore a 100 milioni esaminate dal CIPE con lavori ultimati al 31 ottobre 2019.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (in milioni di euro)	SCHEDA SILOS
Ferrovie	Tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto.Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato.	261	scheda 10
Strade e autostrade	Raccordo autostradale Villesse-Gorizia	152	scheda 16
	Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	295	scheda 18
	Ammodernamento autostrada A4 Torino – Milano - Tronco 2 - Lotto 2.2. (dal km 105+522 al km 121+000)	178	scheda 19
	Ammodernamento autostrada A4 Torino – Milano - Tronco 2 - Novara - Milano: variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220	235	scheda 20
	SS n. 38 dello Stelvio - Accessibilità Valtellina - 1° lotto - Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano – 1° e 2° stralcio	460	scheda 21
	Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi).	1.737	scheda 30
	Passante esterno di Mestre e opere complementari.	1.216	scheda 31
	Completamento del corridoio tirrenico settentrionale: A12 tratta Cecina (Rosignano Marittima)-Civitavecchia - Lotto 6A - Tratta Tarquinia-Civitavecchia	156	scheda 46

Costi per sistema infrastrutturale e per stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (in milioni di euro)	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa: tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114.	579	scheda 55
Sistemi urbani	Programma grandi stazioni - Milano centrale - Adeguamento funzionale degli edifici di stazione	105	scheda 83
	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano - Prolungamento della linea metropolitana M1 dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho	264	scheda 90
	Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - Tratta Prealpino-S. Eufemia.	776	scheda 96
Porti e interporti	Hub portuale di Civitavecchia - 1° lotto funzionale - 1° stralcio	137	scheda 129
Schemi idrici	Completamento della nuova galleria Pavoncelli Bis.	156	scheda 153
Energia	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana).	681	scheda 178

I lotti relativi a lavori in corso di esecuzione hanno un valore di circa 9,243 miliardi, pari al 17% del costo complessivo delle infrastrutture non prioritarie al 31 ottobre 2019. Sono di seguito elencate le infrastrutture di costo superiore a 100 milioni esaminate dal CIPE, con lavori in corso di esecuzione al 31 ottobre 2019.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (in milioni di euro)	SCHEDA SILOS
Ferrovie	Nodo di Falconara 1^ fase - Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	174	scheda 59
	Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - Tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto.	219	scheda 60
Strade e autostrade	Galleria di sicurezza (parte italiana) - traforo autostradale del Frejus.	306	scheda 1
	Collegamento Lecco-Bergamo: SP ex SS 639 Variante nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte - 1 lotto funzionale - Lotto San Gerolamo	119	scheda 26
	Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado - Variante alla SS1 Aurelia bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore	239	scheda 131

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (in milioni di euro)	SCHEDA SILOS
Strade e autostrade	Tangenziale di Napoli collegamento costiero	154	scheda 114
	Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189) - Ammodernamento a quattro corsie - Tratta Palermo innesto con la SS 189 (Lercara Friddi)	348	scheda 58
Sistemi urbani	Programma grandi stazioni - Roma Termini - Opere infrastrutturali complementari agli edifici stazione	105	scheda 83
Energia	Insediamento produttivo di Tempa Rossa.	1.412	scheda 174
Altre infrastrutture	Programma piccole e medie opere	399	scheda 195

Il costo dei 130 lotti in fase di progettazione è di oltre 18,998 miliardi, pari al 37% del costo totale delle infrastrutture non prioritarie. In questo ambito, caratterizzato da una maggiore incidenza delle infrastrutture non deliberate dal CIPE (51% del costo totale), si riscontra un elevato fabbisogno finanziario residuo. Le disponibilità, infatti, coprono meno del 50% del costo. Sono di seguito elencate le infrastrutture non prioritarie di costo superiore a 500 milioni in fase di progettazione.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (in milioni di euro)	SCHEDA SILOS
Ferrovie	Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano)	1.000	scheda 6 (infrastruttura invariante nel CdP 2017-2021 aggiornamento 2018/2019)
	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza, tratta bivio Rosales-Seregno	1.412	(infrastruttura invariante nel CdP 2017-2021 aggiornamento 2018/2019)
	Raddoppio linea ferroviaria Orte-Falconara - Tratta Terni-Spoleto	572	scheda 67 (infrastruttura invariante nel CdP 2017-2021 aggiornamento 2018/2019)
	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	792	scheda 68 (infrastruttura invariante nel CdP 2017-2021 aggiornamento 2018/2019)

SISTEMA INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURA	COSTO (in milioni di euro)	SCHEDA SILOS
Ferrovie	Roma-Pescara opere prioritarie	602	(infrastruttura invariante nel CdP 2017-2021 aggiornamento 2018/2019)
Strade e autostrade	SS 47 della Valsugana - Messa in sicurezza e adeguamento tratti della SS 47 ricadente in territorio veneto, tra Cittadella (PD) e Primolano di Cismon del Grappa (VI), tra la prog. km 29+950 e la prog. km 73+000 (confine regionale con la Provincia autonoma di Trento) (VE405)	860	(infrastruttura compresa nell'aggiornamento del CdP ANAS 2016-2020
	Adeguamento SS 28 - Variante all'abitato di Imperia - Aurelia bis (GE19)	639	scheda 45 (infrastruttura compresa nell'aggiornamento del CdP ANAS 2016-2020)
	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo - Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	650	scheda 47 (in corso attività finalizzate al passaggio dell'opera in capo ad ANAS SpA)

Tra le altre infrastrutture non prioritarie in fase di progettazione, sono comprese anche le seguenti infrastrutture con procedura di gara, per l'affidamento dei lavori mediante contratti di partenariato pubblico privato (PPP), aggiudicata e successivamente revocata:

→ Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico e collegamento a ovest con la A22 del Brennero (1,901 miliardi) – aggiudicazione revocata in quanto, come riportato nella deliberazione della Giunta regionale del Veneto n. 260/2018, l'aggiudicatario non si è dichiarato disposto a concludere il contratto di concessione alle condizioni in base alle quali è stato aggiudicato, e la Regione considera l'aumento del contributo pubblico prospettato dall'aggiudicatario stesso per la firma del contratto di concessione non accettabile. (scheda 35)

→ SR 10 Padana Inferiore, tratta in nuova sede Este-Legnago e ammodernamento delle due tratte esistenti in prosecuzione ad est ed a ovest del tratto in nuova sede (232 milioni) – aggiudicazione revocata in quanto, come riportato nella deliberazione della Giunta regionale del Veneto n. 88/2018, l'aggiudicatario non si è dichiarato disposto a concludere il contratto di concessione né alle condizioni in base alle quali esso è stato aggiudicato, né a quelle successivamente ritenute ammissibili dalla Regione Veneto.

I lotti in gara o aggiudicati rappresentano meno dell'1,5% del costo totale, circa 770 milioni e quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori meno del 2%, circa 974 milioni.

Il restante 3,5%, circa 1,883 miliardi, riguarda lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto[2]. Tra i lotti con contratto risolto sono compresi tra gli altri:

- la direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti, tratto Terni (Loc. San Carlo)–Confine regionale; (scheda 75)
- Porto di La Spezia - Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia - Variante alla SS 1 Aurelia - 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale; (scheda 132)
- Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla. (scheda 173).

[2] *Infrastrutture costituite da più lotti con stato di avanzamento differente.*

4. IL MERCATO DELLE OPERE PUBBLICHE NEL PERIODO 2014 - 2019 (gennaio-ottobre)

4.1. Introduzione

L'analisi delle dinamiche dei bandi e delle aggiudicazioni delle gare di opere pubbliche, come si è constatato nel corso degli anni, fornisce un importante strumento per valutare lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche. In tale ambito, sono analizzati il numero e gli importi relativi ai bandi per la progettazione e la realizzazione delle opere pubbliche, nonché alle aggiudicazioni. In questo capitolo sono presentati i dati riguardanti la progettazione e la realizzazione delle opere pubbliche monitorati da Cresme Europa Servizi[1].

La scelta di analizzare un orizzonte temporale quinquennale è determinata dalla necessità di disporre di un periodo di riferimento più lungo, al fine di confrontare i dati dell'ultimo periodo con quelli precedenti. Tale scelta è in linea con le analisi presentate nelle precedenti edizioni dei rapporti sulle infrastrutture strategiche[2].

L'aggiornamento dell'analisi del mercato delle opere pubbliche conferma la crescita del mercato avviata nella seconda metà del 2017 e l'accelerazione avvenuta nel 2018 e nel 2019.

Il motore trainante della ripresa sono i contratti di lavori tradizionali, che analizzati nelle tre fasi della progettazione, delle gare e delle aggiudicazioni mostrano la seguente dinamica, in linea con l'entrata in operatività del nuovo codice dei contratti pubblici nell'aprile 2016: crescono prima i bandi per la progettazione (2016, 2017 e 2018), compresi quelli BIM, poi i bandi per l'esecuzione dei lavori (2017, 2018 e 2019), e da ultimo le aggiudicazioni dei lavori (2018 e 2019).

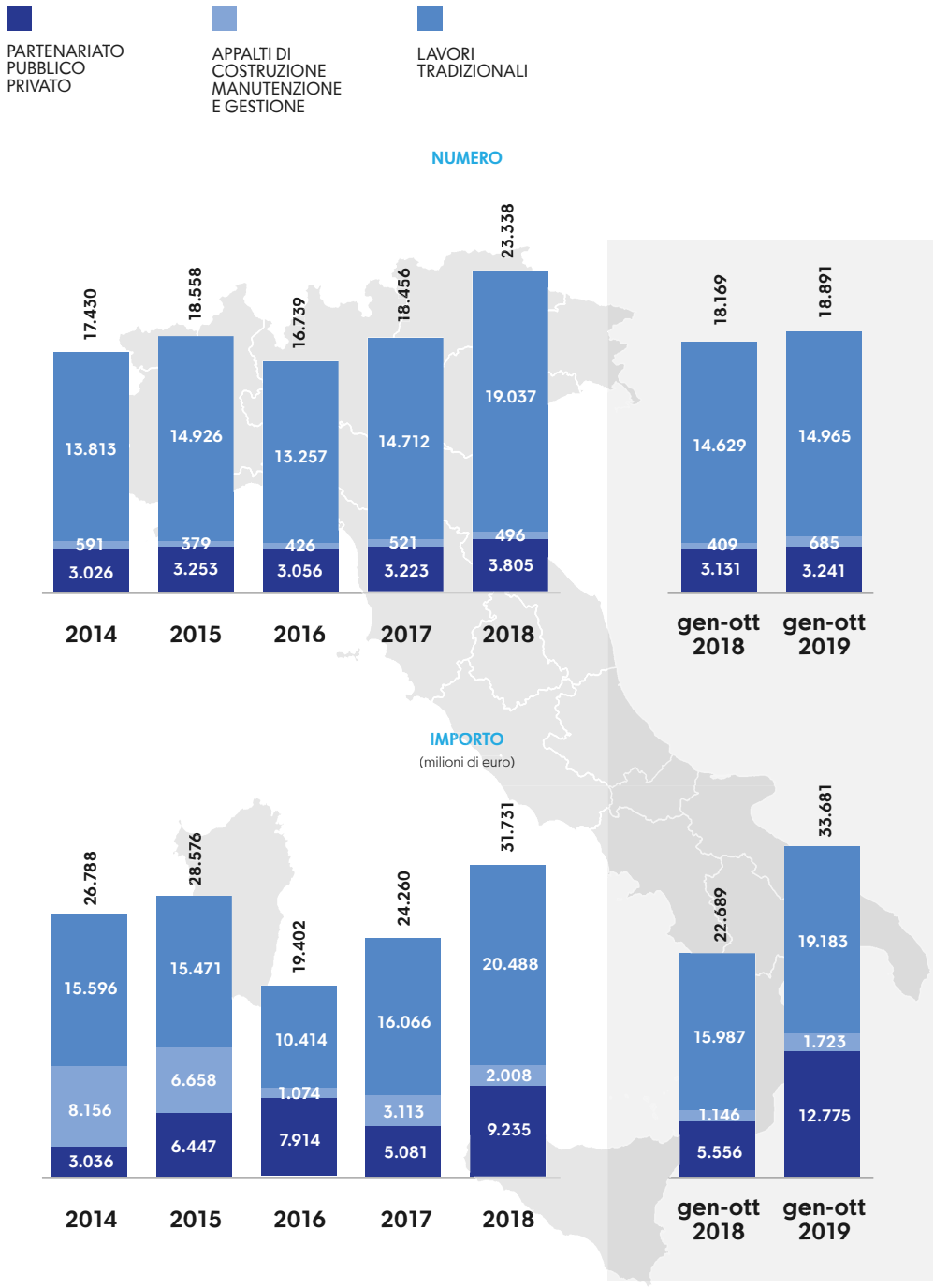
---

[1] *Tutti i dati relativi ai bandi e alle aggiudicazioni per l'affidamento di contratti di servizi di progettazione di opere pubbliche e di contratti di lavori e misti per la realizzazione di opere pubbliche sono acquisiti tramite la consultazione delle seguenti fonti: Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE); Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana (GURI); Bollettini ufficiali regionali (BUR); quotidiani nazionali e locali; sito internet del servizio contratti pubblici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT); siti internet delle sezioni regionali e provinciali dell'Osservatorio contratti pubblici; piattaforme di e-procurement; siti web delle stazioni appaltanti. I dati sono altresì acquisiti tramite contatti diretti con le stazioni appaltanti.*

[2] *L'ultimo rapporto, che contiene i dati del mercato, è il rapporto "Infrastrutture Strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione" predisposto dal Servizio Studi in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), ottobre 2018.*

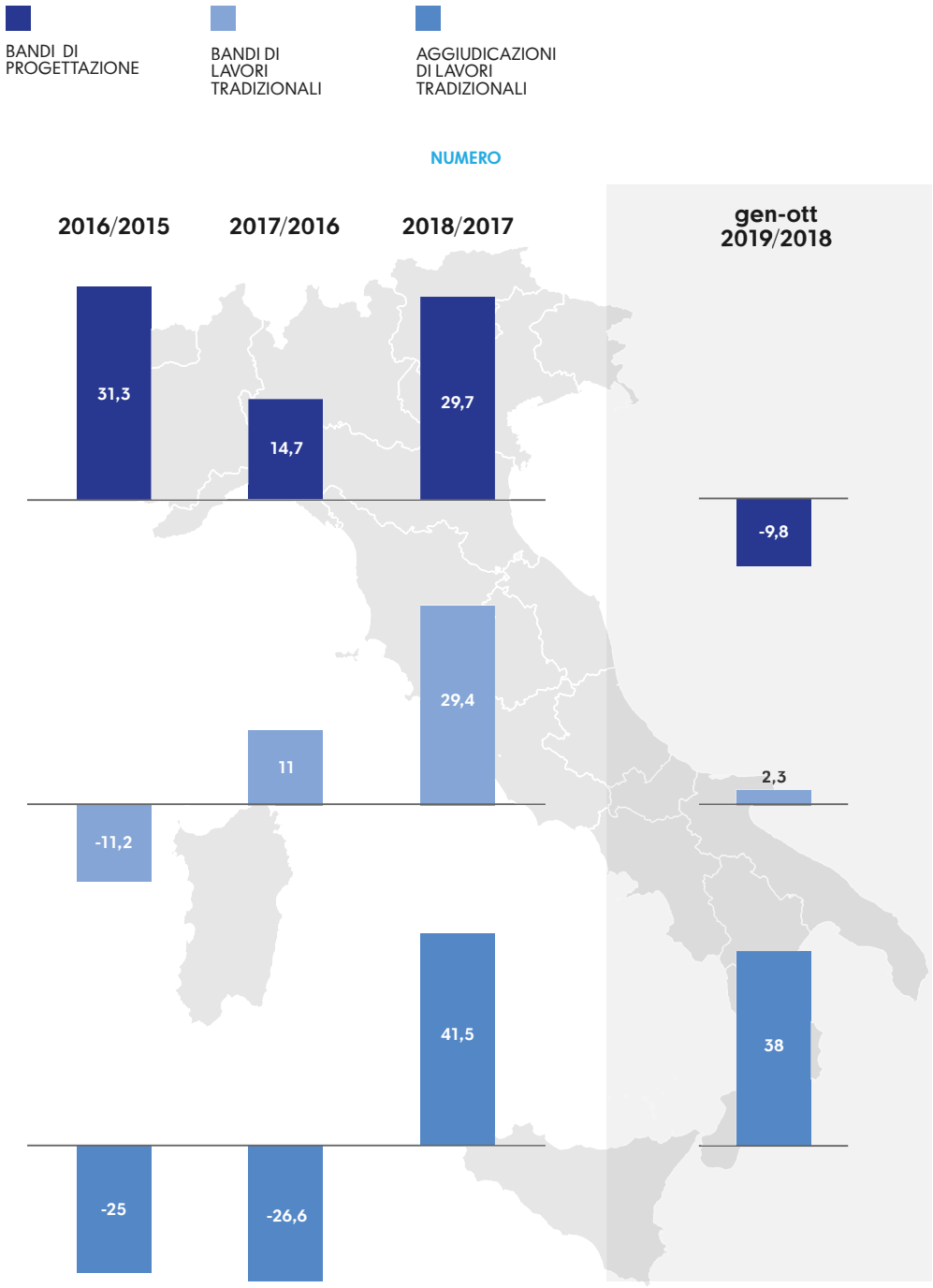
Mercato opere pubbliche – Trend bandi 2014-2019

(gennaio-ottobre)



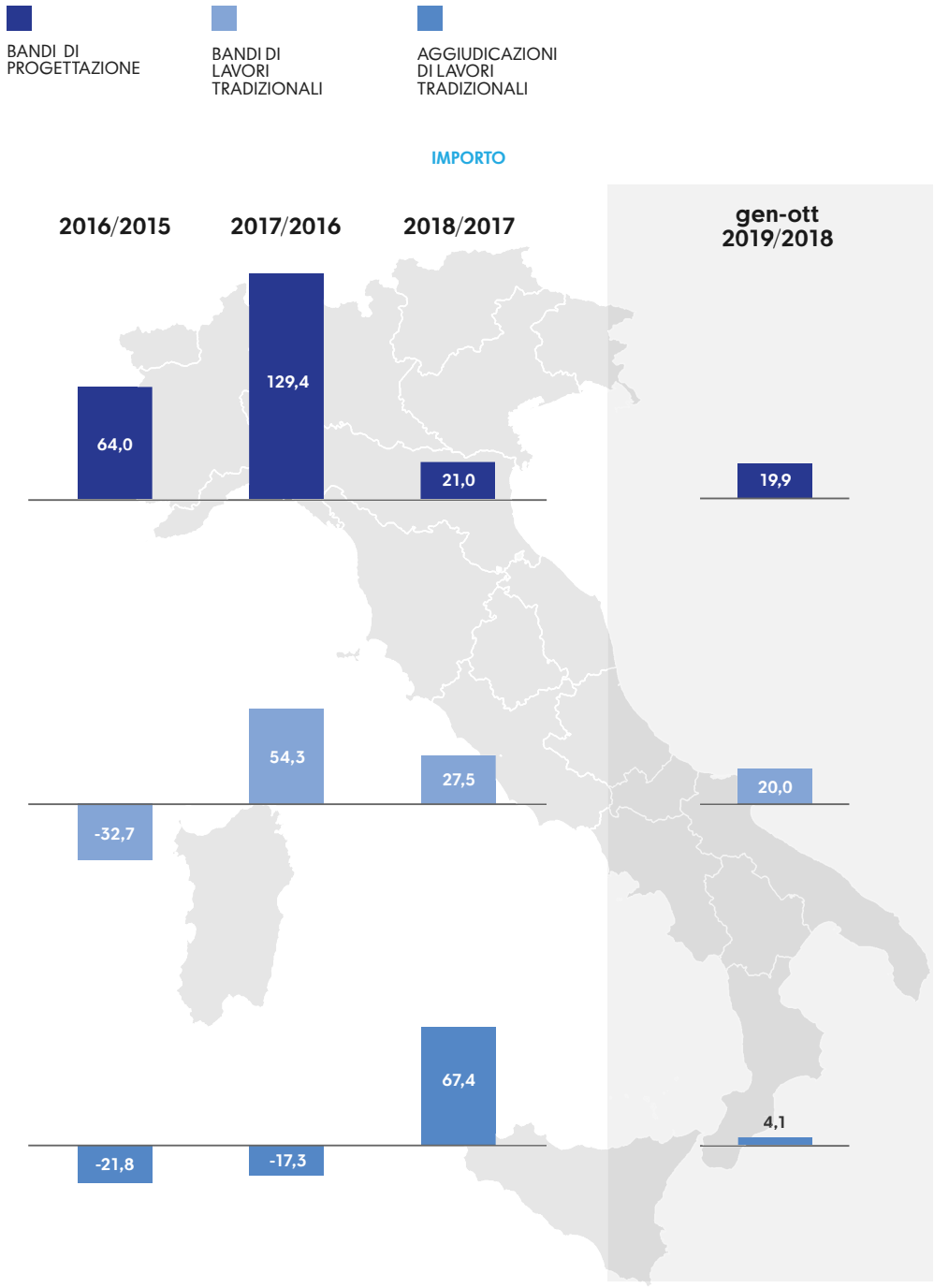
La ripresa dei lavori pubblici tradizionali – Bandi e aggiudicazioni

(Variazioni %)



La ripresa dei lavori pubblici tradizionali – Bandi e aggiudicazioni

(Variazioni %)



I bandi per servizi di progettazione mostrano una crescita iniziata nel 2013, soprattutto riguardo agli importi, e una accelerazione della crescita a partire dal 2016. In base ai dati dell'Osservatorio Cresme sui bandi di servizi di architettura e ingegneria, tra il 2015 e il 2018 i bandi di progettazione sono cresciuti del 95% e l'importo del 355%. Il numero dei bandi passa da 2.623 a 5.122; l'importo da 214 milioni a 973 milioni. Nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, si osserva un rallentamento del numero di bandi (-9,8%) ma non dell'importo che al contrario continua a crescere (+19,9%).

Nella dinamica degli importi sono determinanti i servizi di progettazione per l'insieme delle infrastrutture di trasporto (strade e autostrade, ferrovie e metropolitane, porti, interporti e aeroporti) del valore di circa 273 milioni di euro (il 31% del valore complessivo del mercato pari a circa 875 milioni di euro), un valore in crescita del 16% rispetto all'ammontare totalizzato nello stesso periodo del 2018 (237 milioni di euro, il 32% del valore totale del mercato pari a 730 milioni) e i protagonisti sono i bandi per l'affidamento della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.

Nel 2019 prosegue la domanda di servizi di progettazione che prevedono l'utilizzo di metodi e strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, in cui rientra il BIM. Si è passati da circa 30 bandi nel biennio 2015-2016 a 103 bandi nel 2017, e poi a 304 bandi nel 2018, il triplo del 2017. In crescita anche l'importo dei bandi. Nel 2018 l'ammontare delle gare di progettazione in BIM è salito a 242 milioni di euro, nel 2017 erano stati 117 milioni. Il *trend* di crescita dei bandi BIM sembra destinato a consolidarsi nel 2019 considerando che nei primi dieci mesi si osservano tassi di crescita del 20% per numero e importo.

I bandi per l'affidamento di contratti di lavori e di servizi per la costruzione e manutenzione delle opere pubbliche sono in crescita dal 2017.

Nel 2017 il mercato delle opere pubbliche nel suo complesso è cresciuto del 10% riguardo al numero di gare e del 25% riguardo agli importi. Gli appalti di lavori tradizionali sono aumentati dell'11% per numero e del 54% per importo. In crescita anche il mercato complesso degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, con percentuali del 22,3% per numero e del 190% per importo, mentre i contratti di PPP aumentano per numero (+5,5%) ma non per importo (-36%). La dinamica positiva complessiva si è rafforzata nel 2018: il mercato delle opere pubbliche nel suo complesso è cresciuto del 26,5% riguardo al numero di gare e del 31% riguardo agli importi. Riguardo ai singoli segmenti di mercato invece si osserva: per gli appalti di lavori tradizionali, incrementi del 29% per numero e del 27,5% per importo; per i contratti di PPP, incrementi del 18% per numero e dell'82% per importo; si riduce il mercato complesso degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, con percentuali di calo del 5% per numero e del 35,5% per importo.

In base ai risultati dei primi dieci mesi, il *trend* di crescita sembra destinato ad essere confermato anche nel 2019, coinvolgendo tutti i segmenti di mercato. Per il mercato complessivo si rilevano tassi di crescita del 4% riguardo al numero di gare e del 48,4% riguardo agli importi; per gli appalti di lavori tradizionali il numero dei bandi aumenta del 2,3% e l'importo del 20,0%; quanto agli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, il numero dei bandi aumenta del 67,5% e l'importo del 50%; per i contratti di PPP, il numero dei bandi aumenta del 3,5% e l'importo del 130%.

Anche i dati dell'ANAC evidenziano una ripresa del mercato. La relazione annuale per il 2018 indica una crescita del 9% del numero di procedure attivate e del 37,8% degli importi con riguardo alle procedure di affidamento di lavori superiori a 40.000 euro. Il primo rapporto quadrimestrale del 2019 segnala, nei primi quattro mesi del 2019, una crescita del 41% del numero di procedure e del 5% degli importi, considerando l'insieme dei lavori nei settori ordinario (+23%) e speciale (-20%). Considerando le aggiudicazioni di opere pubbliche di importo superiore al milione di euro, nel 2018 si rilevano tassi di crescita del 38% riguardo al numero e del 39% riguardo agli importi. Nei primi dieci mesi del 2019 la crescita si consolida: + 34% il numero di aggiudicazioni; +5,5% gli importi.

4.2 La progettazione delle opere pubbliche

L'analisi del mercato dei servizi di progettazione di opere pubbliche considera le procedure per l'affidamento dei tre livelli di progettazione di lavori pubblici (progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo), le attività di direzione dei lavori e di coordinamento della sicurezza nonché il servizio di verifica e validazione dei progetti. Si tratta di un mercato che negli ultimi anni è cresciuto significativamente.

Come già evidenziato nei precedenti rapporti, i bandi per servizi di progettazione mostrano una crescita iniziata nel 2013, soprattutto riguardo agli importi, e una accelerazione della crescita a partire dalla seconda metà del 2016, in corrispondenza con l'entrata in vigore della nuova disciplina dei contratti pubblici, che ha introdotto talune innovazioni con specifico riguardo alla limitazione dell'appalto integrato e alle misure riguardanti i concorsi di progettazione e di idee.

Considerando i dati dell'ultimo quinquennio, il 2018 rappresenta il quarto anno consecutivo di crescita per numero di opportunità e per importo, determinando un *trend* espansivo consolidato della domanda di servizi di progettazione di opere pubbliche. Nel 2018 rispetto

ai dati del 2014, infatti, si registra un incremento del 153% del numero di procedure, da 2.024 a 5.122, e del 393% del relativo importo, da 197 a 973 milioni di euro[3].

Nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, invece si osserva un rallentamento del numero di bandi (-9,8%, da 4.266 a 3.849 bandi), ma non dell'importo che al contrario continua a crescere (+19,9%, da 730 a 875 milioni di euro).

Progettazione opere pubbliche, bandi per anno e periodo

(importi in milioni di euro)

[3] *L'importo di riferimento a fini statistici dei servizi di progettazione delle opere pubbliche è ottenuto sommando agli importi a base di gara indicati nei bandi l'importo stimato, per fascia di importo, dei bandi e avvisi senza importo, ossia con la sola informazione relativa alla fascia di importo di riferimento dichiarata o desunta dal tipo di procedura.*

L'analisi per classi di importo - che si riferisce ai seguenti tre segmenti: fino a centomila euro, da centomila a duecentomila euro e oltre duecentomila euro - fa vedere come il rallentamento dei bandi rilevato nel periodo gennaio-ottobre 2019, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, coinvolge solo gli incarichi piccoli. Prosegue invece la corsa degli incarichi medi e grandi sia in termini di numero che di importi.

- Per i piccoli incarichi di importo fino a centomila euro si rilevano tassi di calo del 17% per numero e del 5% per importo. Il numero di bandi passa da 3.224 a 3.849; l'importo da 100 a 95 milioni di euro.
- Per gli incarichi medi di importo compreso tra centomila e duecentomila euro si rilevano percentuali di crescita del 9% per numero (da 438 a 477 bandi) e importo (da 604 milioni a 692).
- Per i grandi incarichi, di importo superiore a duecentomila euro, si registra un +15% per numero (da 604 a 692 bandi) e un +26% per importi (da 565 a 711 milioni di euro).

Nella dinamica degli importi sono determinanti gli interventi nel settore dei trasporti. Nei primi dieci mesi del 2019 gli importi dei servizi di progettazione per l'insieme delle infrastrutture di trasporto (strade e autostrade, ferrovie e metropolitane, porti, interporti e aeroporti) ammontano a circa 273 milioni di euro (il 31% del valore complessivo del mercato pari a circa 875 milioni di euro), un valore in crescita del 16% rispetto all'ammontare totalizzato nello stesso periodo del 2018 (237 milioni di euro, il 32% del valore totale del mercato pari a 730 milioni) e i protagonisti sono i bandi per l'affidamento della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.

In questo ambito rientrano i venti bandi, di seguito indicati, di importo unitario superiore a 2,4 milioni di euro, indetti tra gennaio e ottobre 2019 e relativi a servizi di progettazione di specifiche infrastrutture di trasporto strategiche, per un ammontare complessivo di 233,8 milioni di euro.

Elenco primi 20 bandi per servizi di progettazione, direzione lavori, coordinamento sicurezza e di validazione dei progetti per infrastrutture di trasporto strategiche e prioritarie

Gennaio 2017-ottobre 2019

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDICAZIONE	STATO PROCEDIMENTO AL 31 OTTOBRE 2019
Gronda di Genova - Direzione lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione. Lotto n. 2 SDL B Ufficio DL + DL/CSE relativi agli appalti dei lotti 2, 3 e 4.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	54.002.250	15/10/2019		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 OTTOBRE 2019
Gronda di Genova - Direzione lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione. Lotto n. 1 SDL A Ufficio DL + DL/CSE dei lavori relativi agli appalti dei lotti 1A, 1B, 1BF.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	25.127.268	15/10/2019		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino - Direzione dei lavori nell'ambito della realizzazione del tunnel di base - Lato Italia.	TELT SAS	20.642.686	30/06/2017	18/10/2019	Gara aggiudicata
Aeroporto di Catania - Progettazione, Direzione Lavori, Coordinamento sicurezza in fase di progettazione e/o esecuzione, contabilità e assistenza al collaudo afferenti la realizzazione di interventi infrastrutturali nell'aeroporto di Catania Fontanarossa previsti nel piano degli investimenti. – Livelli di progettazione preliminare-definitivo ed esecutivo	SAC SPA	15.200.000	05/06/2019		Gara in corso
Gronda di Genova - Direzione lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione. Lotto n. 5 SDL E Ufficio DL + DL/CSE relativi agli appalti dei lotti 5,10 e 10B.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	14.901.020	15/10/2019		Gara in corso
Gronda di Genova - Direzione lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione. Lotto n. 3 SDL C Ufficio DL + DL/CSE relativi agli appalti dei lotti 7 e 8C.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	14.433.248	15/10/2019		Gara in corso
Gronda di Genova - Direzione lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione. Lotto n. 4 SDL D Ufficio DL + DL/CSE relativi agli appalti dei lotti 8A, 8B e 8D.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	12.807.431	15/10/2019		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino. Lotto 2 Direzione lavori e alta sorveglianza per i lavori di realizzazione delle opere all'aperto nella piana di Susa.	TELT SAS	11.500.000	10/04/2019		Gara in corso
Aeroporto Marco Polo di Venezia - Direzione dei lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione dell'appalto per la realizzazione dei lavori relativi all'ampliamento del terminal passeggeri lotto 2 A e ristrutturazione del terminal esistente.	SAVE SPA	11.209.659	12/10/2018		Gara in corso

VVOGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 OTTOBRE 2019
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino - Coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione e in fase di esecuzione per i cantieri operativi lato italiano	TELT SAS	9.000.000	31/07/2019		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino - Direzione lavori per la gestione e la valorizzazione dei materiali di scavo lato Italia della Sezione transfrontaliera (cantiere operativo n. 10).	TELT SAS	8.840.000	21/02/2018		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino - Lotto 1: Direzione lavori e alta sorveglianza per i lavori di realizzazione di un tunnel di interconnessione e di innesto della nuova linea ferroviaria a Bussoleno.	TELT SAS	7.200.000	10/04/2019		Gara in corso
Metropolitana di Milano - Coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, e attività di referente di Cantiere per i lavori di costruzione della Linea 4.	SPV LINEA M4 SPA	6.229.166	11/10/2017	27/04/2018	Gara aggiudicata
Terza corsia A4 Venezia-Trieste - Progettazione esecutiva II Lotto: tratto San Donà di Piave – svincolo di Alvisopoli. Sub-lotto 2: asse autostradale dalla progr. km 425+976 (ex 29+500) alla progr. km 437+376 (ex 40+900). Sub-lotto 3: asse autostradale dalla progr. km 441+750 (ex 45+274) alla progr. km 451+021 (ex 54+545).	COMMISSARIO A4 VENEZIA -TRIESTE	4.054.319	13/11/2018		Gara in corso
Potenziamento SP 103 Antica di Cassano – Direzione lavori relativa al potenziamento della SP103, tratta B di cui all'ADP approvato con DPRL 22.5.09 n. 5095.	WESTFIELD MILAN SPA	3.350.130	05/07/2019		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 31 OTTOBRE 2019
Itinerario Salerno-Potenza-Bari - Progettazione di fattibilità tecnico economica comprensiva dello studio di impatto ambientale, della documentazione preventiva per la verifica preliminare dell'interesse archeologico, della redazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo relativi all'intervento "Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96.	ANAS SPA	3.350.000	28/03/2017	27/12/2017	Gara aggiudicata
Sistema tranviario fiorentino - Verifica dei progetti di fattibilità tecnica ed economica dell'estensione del sistema tramviario fiorentino nei comuni di Firenze, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino (linee 4.2 e 2.2)	COMUNE DI FIRENZE	3.334.085	22/08/2018		Gara in corso
SR 10 Padana Inferiore - Tratta in nuova sede Este (PD)-Legnago (VR) - Progettazione definitiva della nuova strada regionale e progettazione esecutiva di uno stralcio funzionale.	VENETO STRADE SPA	3.152.000	03/09/2019		Gara in corso
Piattaforma Europa nel porto di Livorno - Servizio di progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione.	ASP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE	3.049.894	09/10/2017	17/10/2018	Gara aggiudicata
Metropolitana di Genova - Progettazione di fattibilità tecnica ed economica e definitiva e coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione per la tratta della metropolitana Brin- Canepari.	COMUNE DI GENOVA	2.422.071	07/08/2018	23/04/2019	Gara aggiudicata

BANDI BIM PER LE OPERE PUBBLICHE

Nel 2019 prosegue la domanda di servizi di progettazione che prevedono l'utilizzo di metodi e strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, in cui rientra il BIM.

Si è passati da circa 30 bandi nel biennio 2015-2016 a 103 bandi nel 2017 e poi a 304 bandi nel 2018, il triplo del 2017. In crescita anche l'importo dei bandi. Nel 2018 l'ammontare delle gare di progettazione in BIM è salito a 242 milioni di euro, nel 2017 erano stati 117 milioni. Il *trend* di crescita dei bandi BIM sembra destinato a consolidarsi nel 2019, considerando che nei primi dieci mesi si osservano tassi di crescita del 20% per numero e importo.

La distribuzione dei bandi BIM per classe di importo degli incarichi evidenzia una maggiore concentrazione tra i grandi incarichi di importo superiore a 200 mila euro. Nel 2019 questa tipologia di incarichi è rappresentata da 146 bandi (il 71% della domanda) dell'importo di circa 152 milioni (il 96% del mercato).

Tra i bandi sopra soglia, 37 dell'importo complessivo di oltre 100 milioni di euro hanno un importo unitario superiore a 1 milione di euro. Vi rientrano, tra gli altri, i servizi di progettazione di due grandi opere:

- la realizzazione di interventi infrastrutturali nell'aeroporto di Catania Fontanarossa previsti nel piano degli investimenti. L'appalto dell'importo di 15,2 milioni è stato indetto da SAC SpA, l'ente gestore dell'aeroporto di Catania, a giugno 2019 ed ha per oggetto l'esecuzione totale e/o parziale dei servizi di progettazione di qualunque livello, che dovrà essere sviluppata e consegnata in ambiente BIM, di direzione lavori, di coordinamento sicurezza in fase di progettazione e/o esecuzione lavori, di contabilità e assistenza al collaudo, inerenti agli interventi da realizzare in ambito aeroportuale, previsti nel Masterplan e nel piano investimenti. L'importo delle opere da progettare è stimato in 155 milioni;
- la realizzazione del nuovo ospedale di Cesena. L'appalto dell'importo di 14,7 milioni è stato indetto dall'Azienda sanitaria USL della Romagna, ed ha per oggetto i servizi di ingegneria e altri servizi tecnici inerenti ai lavori di realizzazione del nuovo ospedale di Cesena del costo di 281 milioni.

Riguardo alla committenza, nel 2019 si distinguono le Amministrazioni pubbliche centrali per numero e importo, con 132 bandi dell'importo di 64 milioni, di cui 124 del valore complessivo di circa 57 milioni indetti dall'Agenzia territoriale del Demanio.

Progettazione opere pubbliche, bandi BIM per classi di importo

(importi in milioni di euro)

4.3 La realizzazione di opere pubbliche

L'analisi dei dati riguardanti i bandi e le aggiudicazioni di appalti e concessioni per la realizzazione di opere pubbliche, che tiene conto delle diverse caratteristiche della domanda, considera:

- il mercato dei lavori tradizionali, che con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016 è formato quasi esclusivamente da appalti di sola esecuzione dei lavori;
- il mercato complesso della costruzione/manutenzione e della gestione, ossia dei contratti d'appalto misti di servizi e lavori, formato principalmente da appalti per l'acquisizione centralizzata di servizi integrati di conduzione, gestione e manutenzione dei patrimoni pubblici;
- il mercato complesso del partenariato pubblico privato (PPP), ossia delle concessioni di lavori, di servizi e di altri contratti che prevedono il coinvolgimento di capitali privati, che integrano tutte quelle attività che accompagnano l'intero ciclo di vita delle opere pubbliche, ossia le attività di progettazione, finanziamento, costruzione, manutenzione e gestione dei servizi da prestare all'utenza.

Negli ultimi anni il settore degli appalti pubblici e delle concessioni, come è già stato evidenziato nei precedenti rapporti, è stato interessato da una serie di innovazioni normative.

L'andamento del mercato nel 2016 e fino al mese di aprile del 2017, sembra aver risentito del rallentamento dell'attività delle stazioni appaltanti, a motivo delle innovazioni collegate all'applicazione delle nuove norme e alla loro attuazione. Dalla seconda metà del 2017 la domanda di opere pubbliche riprende a crescere sostenuta dagli appalti di sola esecuzione, dagli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, nonché dai contratti di PPP.

L'analisi dei dati annuali sui bandi dell'ultimo quinquennio 2014-2018 evidenzia che il 2018 è l'anno in cui si registrano i valori più alti, con 23.338 procedure dell'importo complessivo a base di gara di 31,7 miliardi, un valore quest'ultimo superiore al valore medio annuo del periodo 2003-2008 (30 miliardi annui), gli anni dei bandi delle grandi opere strategiche della legge obiettivo (Autostrada Asti-Cuneo, Pedemontana Veneta e Lombarda, Tangenziale Est Esterna di Milano, Quadrilatero Marche-Umbria, macro lotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, M4 e M5 di Milano, Linea C di Roma, tra le principali). Il 2016, anno in cui sono state introdotte una serie di innovazioni normative, culminate da ultimo nell'adozione del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che ha attuato le direttive europee del 2014 e ha riformato nel suo complesso la normativa in materia di contratti pubblici, invece, è l'anno con i valori più bassi, con 16.739 procedure dell'importo di circa 19,4 miliardi.

Realizzazione opere pubbliche, bandi per anno e periodo

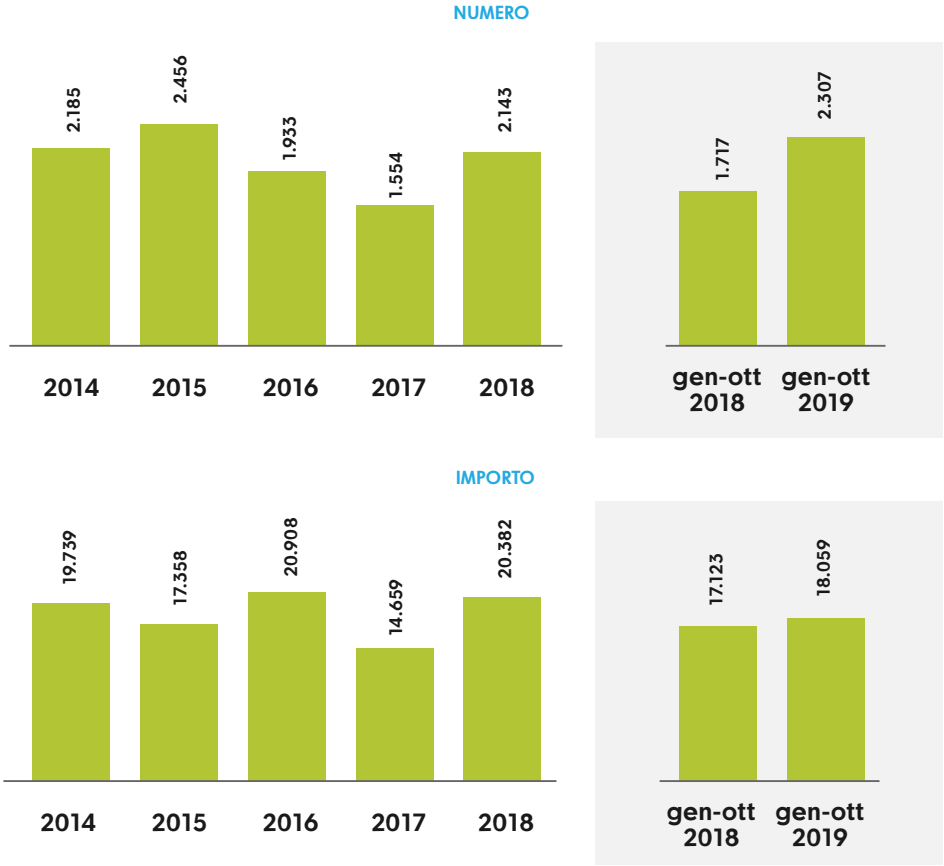
(importi in milioni di euro)

Tra il 2014 e il 2015 si osserva una crescita del numero di procedure e del valore economico. Nel 2016, rispetto al 2015, il mercato si contrae (-10% il numero; -32% l'importo) e nel 2017, rispetto al 2016, riprende a crescere (+10% il numero; +25% l'importo). Nel biennio 2018-2019 la crescita prosegue e si rafforza. Nel 2018, rispetto al 2017, si osservano percentuali di crescita del 26,5%, per numero di bandi, e del 30,8%, per importo. Nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, i tassi di crescita sono del 4%, il numero, e del 48%, l'importo. Quanto alla crescita espansiva degli importi nel 2019 si consideri che l'ammontare totalizzato tra gennaio e ottobre 2019, pari a 33,7 miliardi di euro, è superiore a tutti i valori annui dal 2002 (valori annui simili ma non superiori sono stati raggiunti nel triennio 2003-2005,

circa 32,3 miliardi annui). Determinanti, tra gli altri, gli importi dei seguenti bandi: circa 3,3 miliardi per l'affidamento dei 5 lotti TELT per la costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino - Cantieri operativi 5, 6/7 e 8 e 3, 4 e 10; 2,2 miliardi per l'affidamento in concessione del Servizio Idrico Integrato nel bacino di affidamento di Rimini, ad esclusione del comune di Maiolo, comprensivo della realizzazione dei lavori strumentali; 1,2 miliardi quale valore degli investimenti previsti nel bando MIT - DG Strade ed Autostrade – per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il SATT, nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali.

Le dinamiche sopra evidenziate sono inoltre rafforzate dal risultato positivo delle aggiudicazioni che dopo la forte contrazione del 2017 tornano a crescere.

Realizzazione opere pubbliche, aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro per anno e periodo *(importi in milioni di euro)*



4.3.1 Sistema di realizzazione dei lavori

Le dinamiche che caratterizzano i mercati delle opere pubbliche nel 2018 e nel 2019 si delineano con maggiore evidenza analizzando l'andamento dei vari sistemi di realizzazione dei lavori.

La ripresa del mercato si consolida nel 2018, con l'incremento dei bandi e delle aggiudicazioni. I mercati tradizionali sono i più dinamici.

Si consolida la crescita dei bandi

- Il numero di procedure di gara indette nel 2018 è pari a 23.338 e risulta in crescita del 26,5%, rispetto allo stesso periodo del 2017 (18.456 bandi). I lavori tradizionali crescono del 29,4% (da 14.712 a 19.037); i contratti di PPP crescono del 18,1% (da 3.223 a 3.805). In calo gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione del 4,8% (da 521 a 496).
- L'importo complessivo in gara ammonta a 31,7 miliardi e risulta in crescita del 30,8% rispetto al 2017 (24,3 miliardi). In particolare: il valore dei lavori tradizionali aumenta del 27,5% (da 16,1 a 20,5 miliardi); gli importi dei contratti di PPP crescono dell'81,8%, da 5,1 a 9,2 miliardi (il valore annuo più alto dal 2002); si riduce il valore del mercato degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione con capitali interamente pubblici (-35,5%, da circa 3,1 miliardi a circa 2 miliardi).

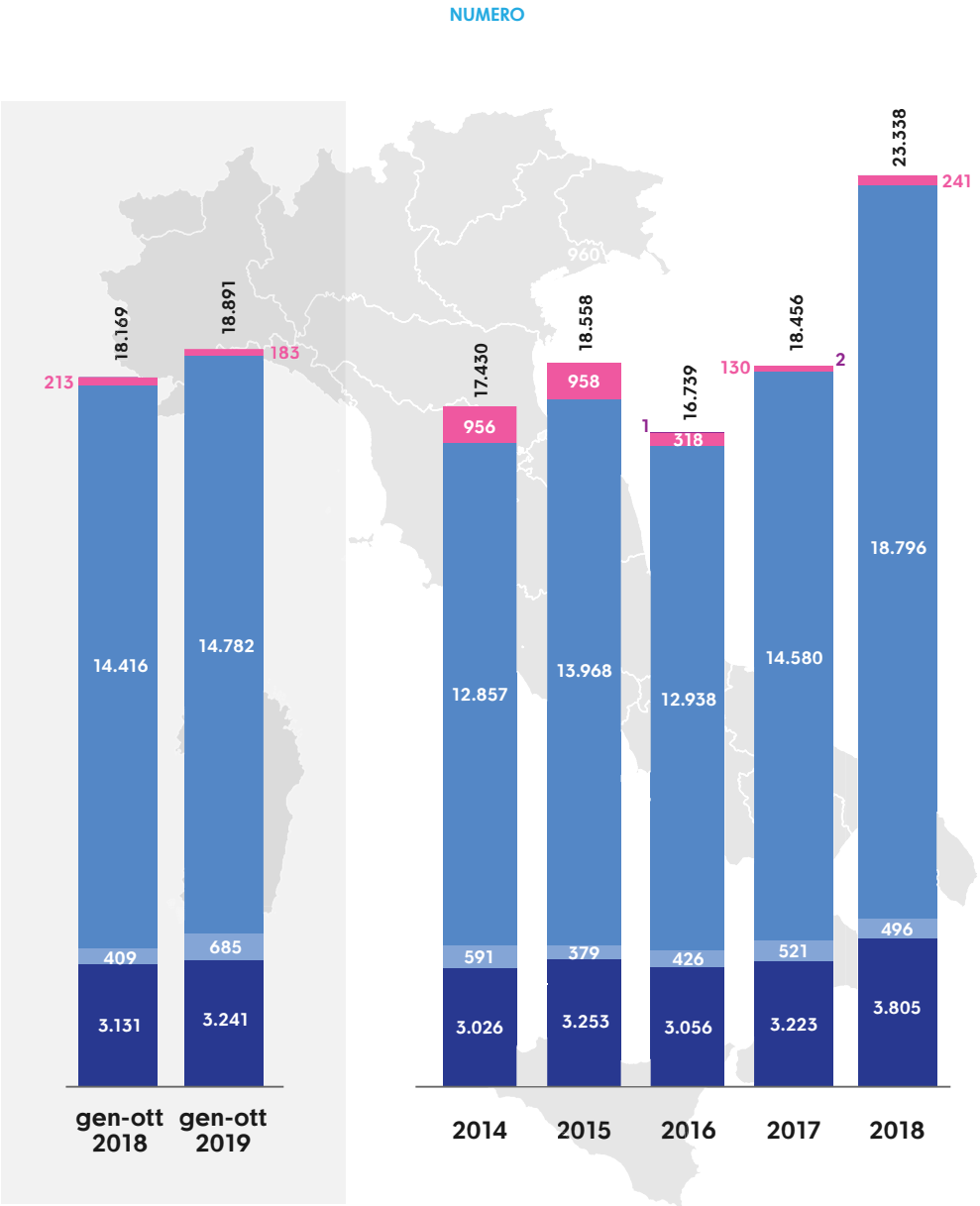
Crescono le aggiudicazioni

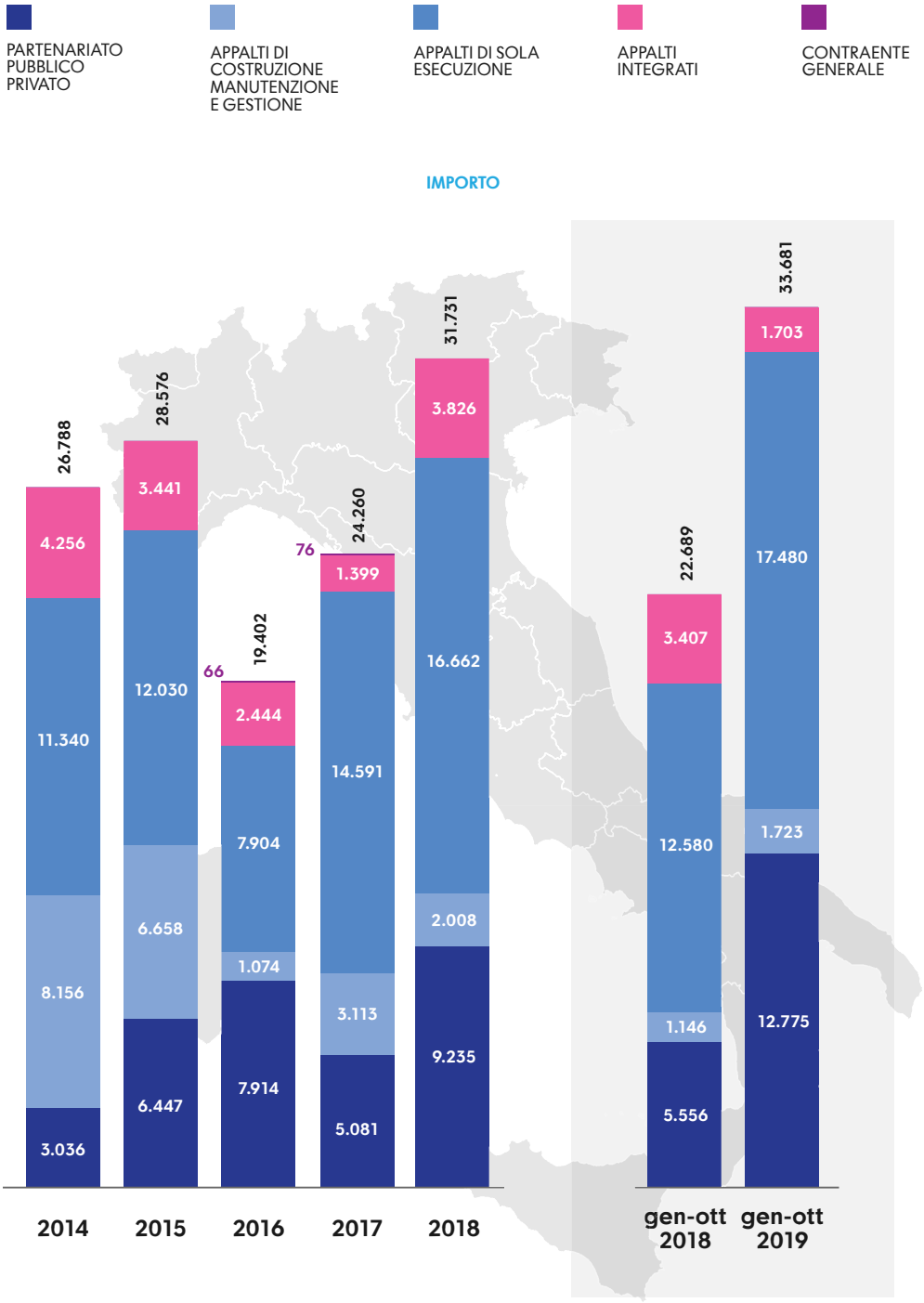
- Il numero di aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro, dopo un biennio di forte calo (2016-2017), aumenta del 37,9% (da 1.554 a 2.143). L'aumento del numero di aggiudicazioni è trainato dai lavori tradizionali, per i quali si osserva un incremento del 41,5% (da 1.153 a 1.631). In crescita del 46,1% le aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione (da 76 a 111) e del 23,4% le aggiudicazioni di contratti di PPP (da 325 a 401).
- L'importo complessivo delle aggiudicazioni cresce del 39,0% (da 14,7 a 20,4 miliardi). In forte crescita il valore dei lavori tradizionali aggiudicati (+67,4%). In crescita anche il valore delle aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione (+71,6%). In calo quello dei contratti di PPP (-12,2%).

Nel 2019 si rafforza la crescita degli importi degli appalti di sola esecuzione, spinta dalle grandi opere, e tornano a crescere gli appalti per servizi di facility management (FM) agli edifici.

Realizzazione opere pubbliche, bandi per sistema di realizzazione dei lavori

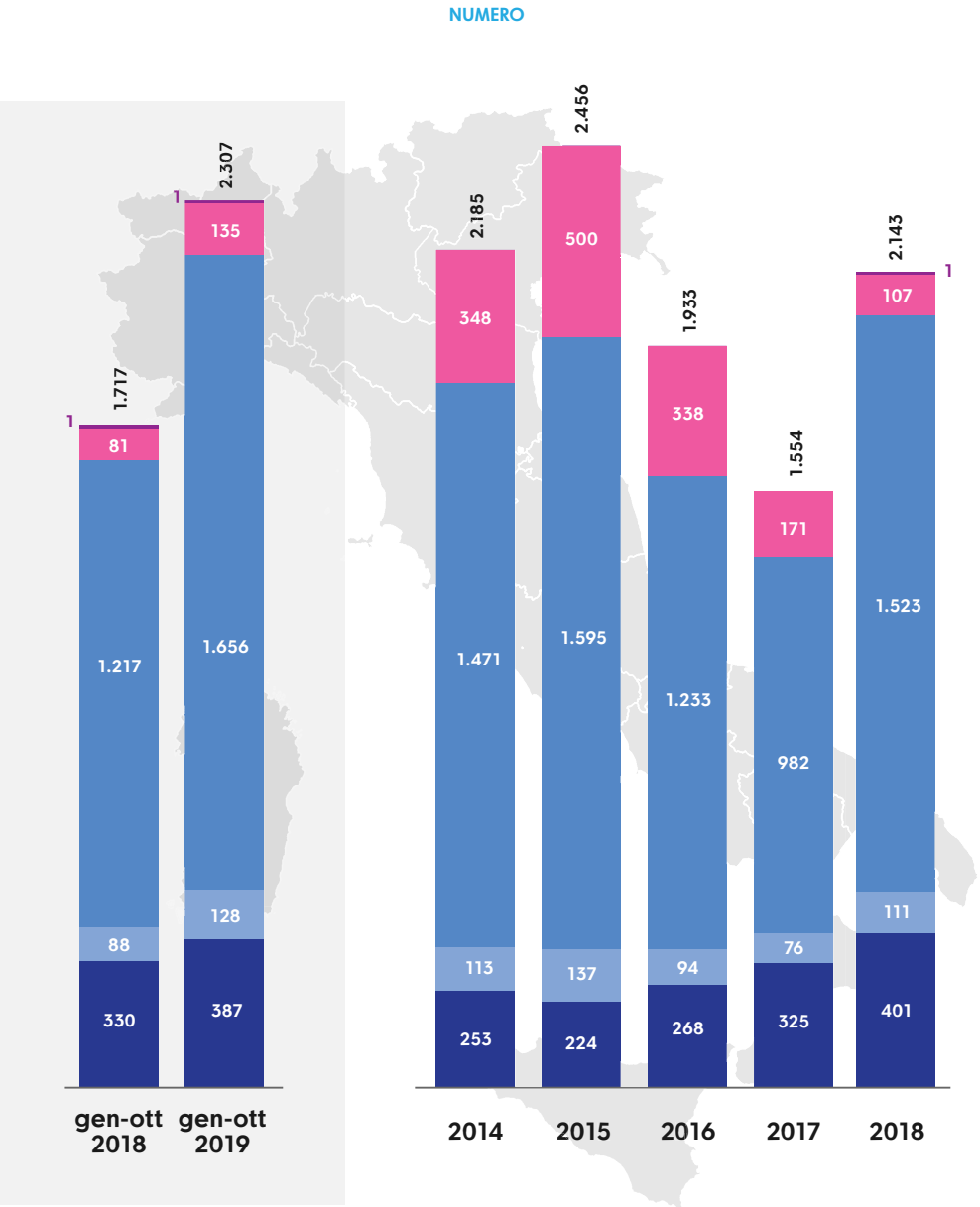
(importi in milioni di euro)

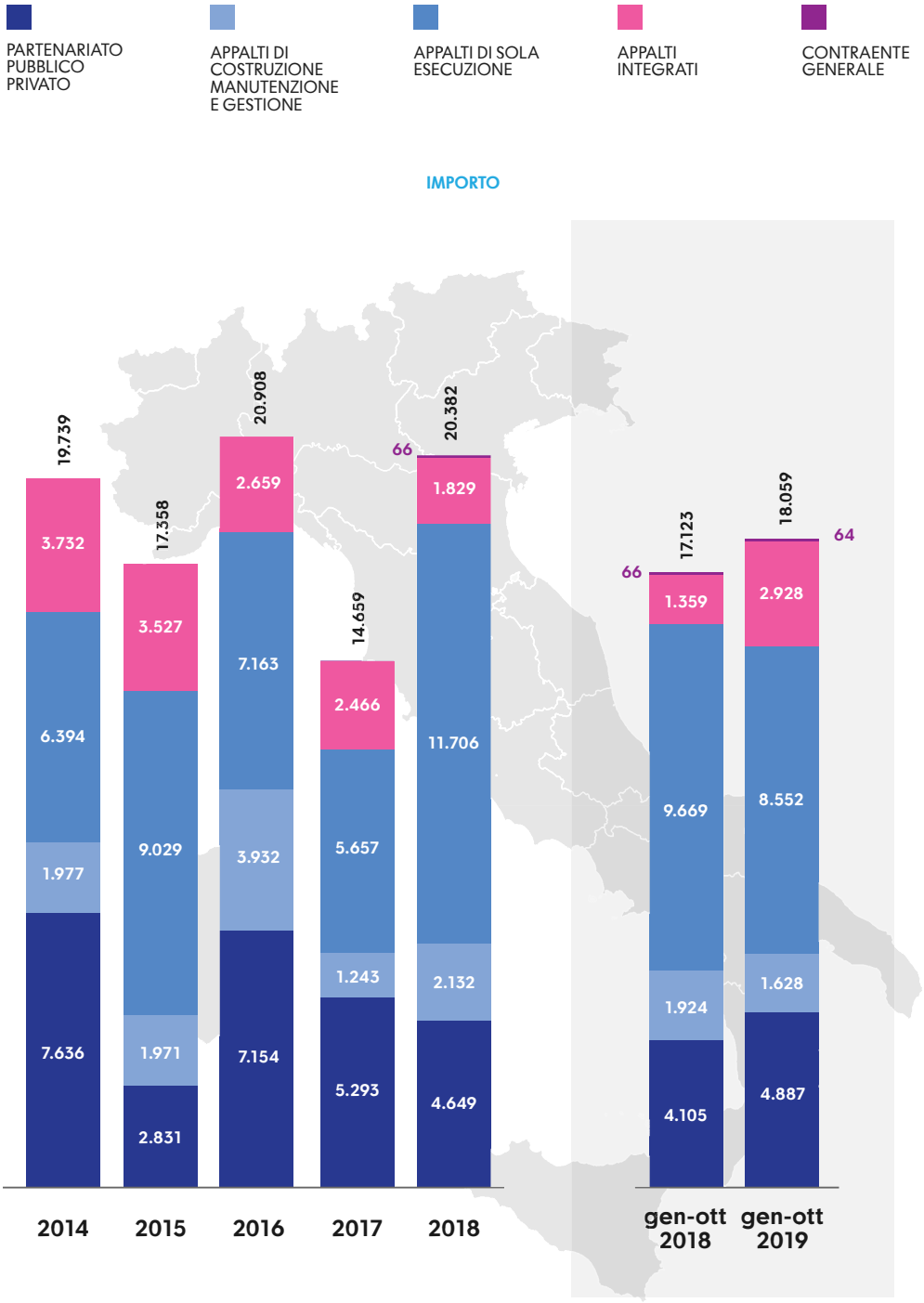



PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO
APPALTI DI COSTRUZIONE MANUTENZIONE E GESTIONE
APPALTI DI SOLA ESECUZIONE
APPALTI INTEGRATI
CONTRAENTE GENERALE
IMPORTO
26.788
4.256
11.340
8.156
3.036
28.576
3.441
12.030
6.658
6.447
19.402
66
2.444
7.904
1.074
7.914
24.260
76
1.399
14.591
3.113
5.081
31.731
3.826
16.662
2.008
9.235
22.689
3.407
12.580
1.146
5.556
33.681
1.703
17.480
1.723
12.775
2014
2015
2016
2017
2018
gen-ott 2018
gen-ott 2019

Realizzazione opere pubbliche, aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro per sistema di realizzazione dei lavori

(importi in milioni di euro)r




PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO
APPALTI DI COSTRUZIONE MANUTENZIONE E GESTIONE
APPALTI DI SOLA ESECUZIONE
APPALTI INTEGRATI
CONTRAENTE GENERALE
IMPORTO
19.739
3.732
6.394
1.977
7.636
17.358
3.527
9.029
1.971
2.831
20.908
2.659
7.163
3.932
7.154
14.659
2.466
5.657
1.243
5.293
20.382
66
1.829
11.706
2.132
4.649
17.123
66
1.359
9.669
1.924
4.105
18.059
64
2.928
8.552
1.628
4.887
2014
2015
2016
2017
2018
gen-ott 2018
gen-ott 2019

Si rafforza la crescita degli importi in gara spinta dalle grandi opere

- Il numero di procedure di gara indette tra gennaio e ottobre 2019 è pari a 18.891 e risulta in crescita del 4,0% rispetto allo stesso periodo del 2018. Una percentuale che diventa un +3,3% se si escludono le concessioni di servizi e le società miste. I lavori tradizionali crescono del 2,3% (da 14.629 a 14.965); i contratti di PPP crescono del 3,5% (da 3.131 a 3.241); tornano a crescere gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (+67,5%, da 409 a 685) trainati dai servizi FM agli edifici.
- L'importo complessivo in gara ammonta a 33,7 miliardi (un valore superiore a tutti i valori annui dal 2002) e risulta in crescita del 48,4% rispetto allo stesso periodo del 2018 (22,7 miliardi) per effetto della fase espansiva degli importi dei bandi per grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro (+145% contro una crescita dell'8,6% dei bandi per opere di importo inferiore). Il valore del mercato senza le concessioni di servizi e le società miste cresce del 32,7%; il valore dei lavori tradizionali aumenta del 20,0% (da 16,0 a 19,2 miliardi); l'importo dei contratti di PPP cresce del 129,9%, da 5,6 a 12,8 miliardi (il valore annuo più alto dal 2002); torna a crescere il valore del mercato degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (+50,3%, da 1,1 a 1,7 miliardi).

Si consolida la crescita delle aggiudicazioni

- Il numero di aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro cresce anche nel 2019. Si passa da 1.717 a 2.307 aggiudicazioni, +34,4%. Tale percentuale diventa un +38,3% se si escludono le concessioni di servizi e le società miste. L'incremento è del 38,0% per i lavori tradizionali (da 1.299 a 1.792); del 45,5% per gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (da 88 a 128); del 19,0% per i contratti di PPP (da 330 a 387).
- L'importo complessivo delle aggiudicazioni cresce del 5,5% (da 17,1 a 18,1 miliardi) mentre si rilevano tassi di crescita del 2,0% se si escludono le concessioni di servizi e le società miste. L'incremento è del 4,1% per i lavori tradizionali aggiudicati e del 19,0% per i contratti PPP. Si riduce del 15,4% il valore delle aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione aggiudicati.

4.3.2 Stazioni appaltanti

L'analisi dei bandi del periodo gennaio 2014-ottobre 2019 articolati per macrotipologie di stazioni appaltanti evidenzia l'importanza del mercato degli enti territoriali ai quali spettano quote medie del 90% per numero di bandi e del 59% per importo rispetto al mercato complessivo delle opere pubbliche.

Per l'insieme degli enti territoriali – in cui rientrano i comuni, le unioni di comuni, le comunità montane, le regioni, le province e le città metropolitane, i gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici locali, gli enti della sanità ed altri enti territoriali – prosegue, nel 2018 e nel 2019, il *trend* di crescita progressiva e generalizzata, avviato nel 2017. Nel 2018 il numero dei bandi cresce del 29% (da 16.365 a 21.071), dopo la crescita del 10% registrato nel 2017 rispetto al 2016 (14.920 bandi). Si tratta di un dato che potrebbe ulteriormente aumentare nel 2019 qualora proseguisse il *trend* di crescita registrato nei primi dieci mesi rispetto allo stesso periodo del 2018 (+3,9%, da 16.377 a 17.016). Gli importi dei bandi invece sono caratterizzati da una crescita del 33% nel 2018 (da circa 14 miliardi a più di 18,6) e del 50% nei primi dieci mesi del 2019 (da circa 14,2 a 21,3 miliardi).

I comuni, i principali committenti territoriali e nazionali, nell'intero periodo in esame, rappresentano quote medie del: 67% per numero di bandi e del 40% per importo, rispetto al mercato delle opere pubbliche dell'insieme degli enti territoriali; 60% per numero di bandi e meno del 25% per importo, rispetto al mercato complessivo delle opere pubbliche.

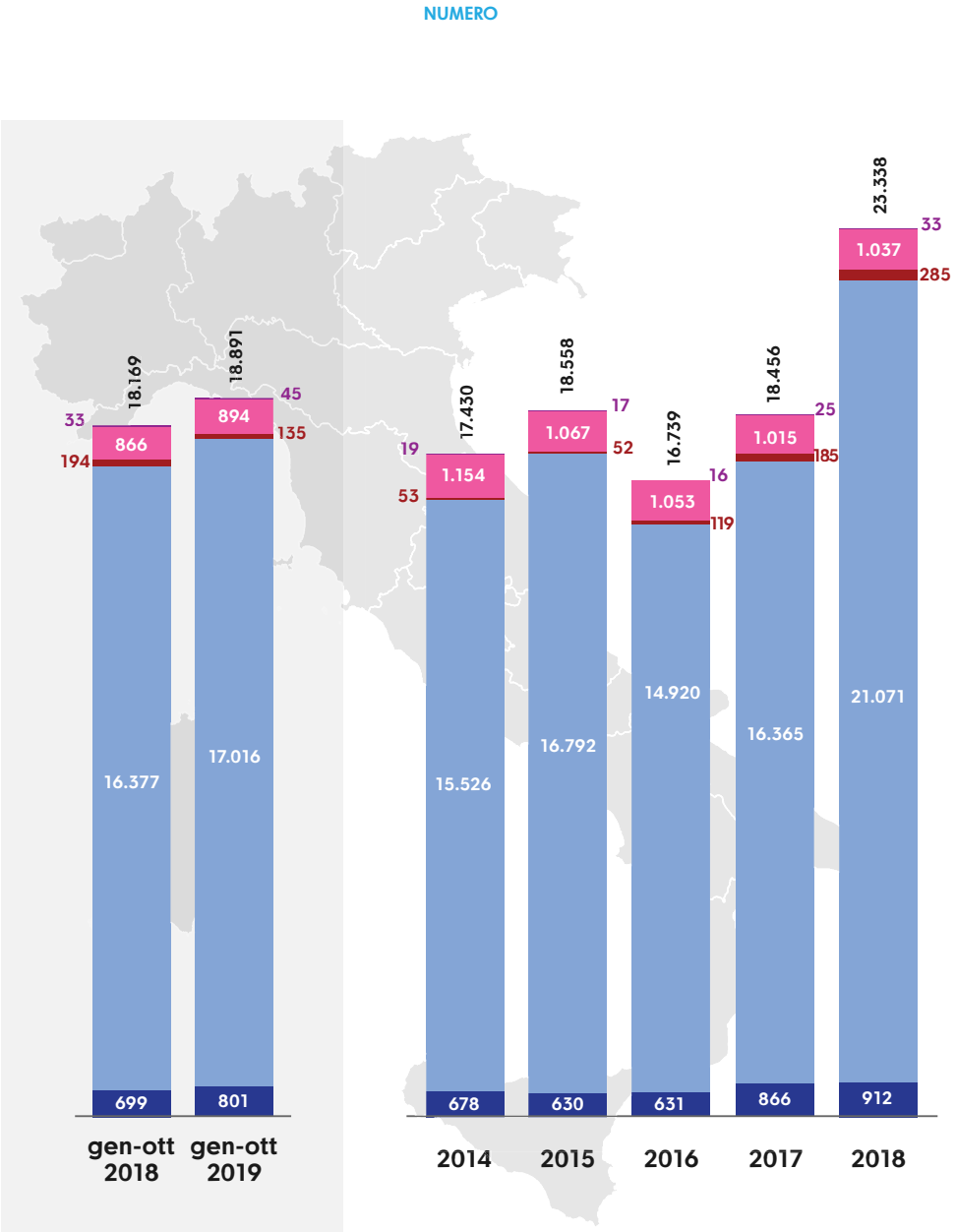
Per i comuni nel 2018 si consolida e si rafforza la crescita del mercato, con un incremento del numero dei bandi del 2,8% (da 10.982 bandi a 14.065) e dell'importo del 15,2% (da 5,7 miliardi a 6,6) rispetto al 2017, dopo la crescita dello 0,8% del numero dei bandi e del 9% degli importi registrato nel 2017 rispetto al 2016 (10.173 bandi e 5,3 miliardi). I dati dei primi dieci mesi del 2019 confermano la nuova fase di crescita delle opere pubbliche comunali. Si registrano aumenti del 4,6% del numero dei bandi e del 44% degli importi, rispetto allo stesso periodo del 2018.

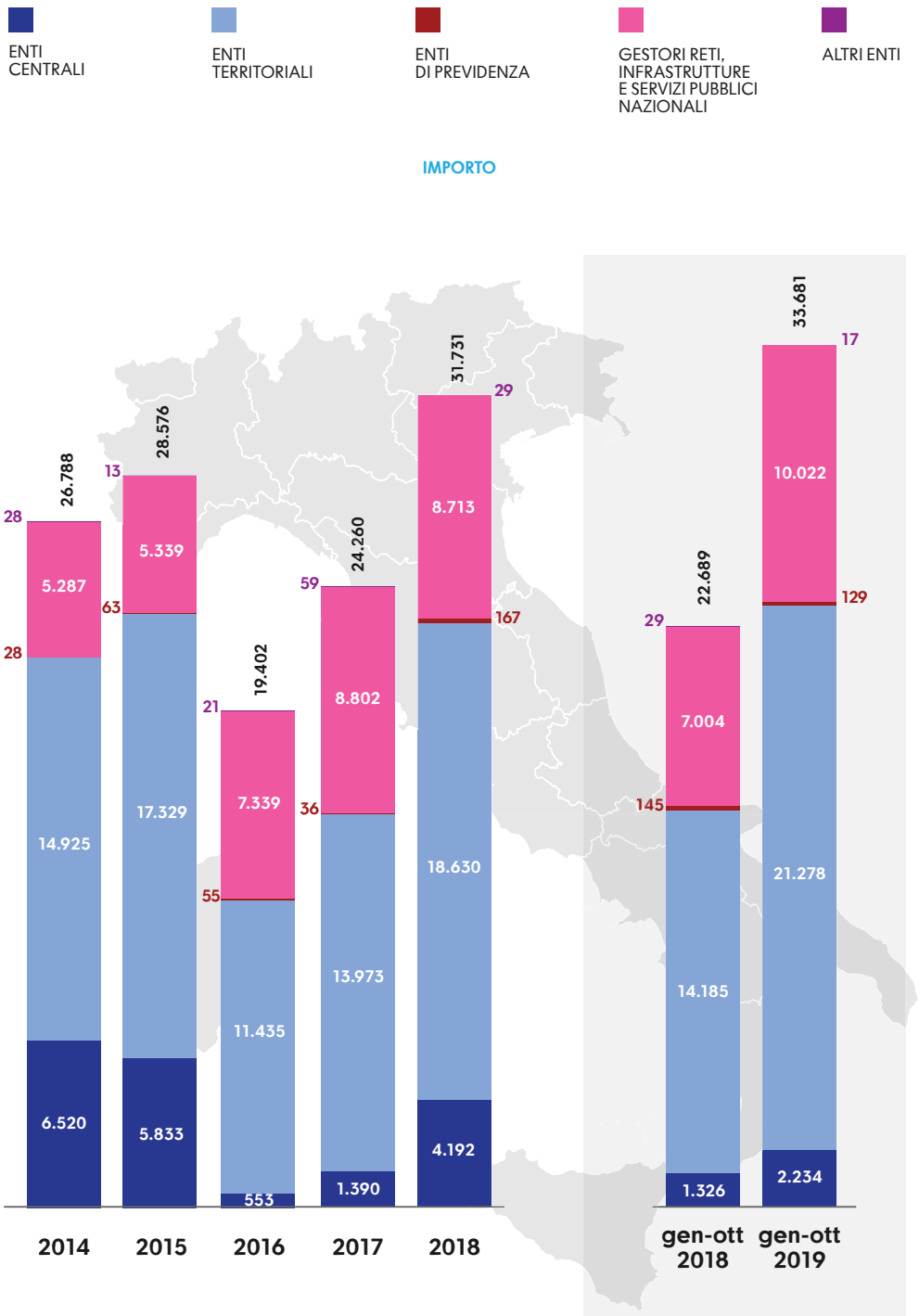
Ai gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali spetta una quota significativa del valore del mercato complessivo delle opere pubbliche, che è cresciuta notevolmente negli ultimi anni per il peso assunto dalle infrastrutture di trasporto (ferrovie, strade e autostrade, sistemi di trasporto rapido di massa, porti, interporti e aeroporti). Si passa da una quota inferiore al 20% negli anni antecedenti il 2016 a una quota media annua superiore al 30% nel quadriennio 2016-2019.

Nel 2018, per l'insieme dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali si osserva un incremento dei bandi del 2,2% (da 1.015 a 1.037), dopo la contrazione del 3,6% registrata nel 2017 rispetto al 2016. Nel 2019 la crescita si dovrebbe rafforzare se sarà confermato il *trend* positivo dei primi dieci mesi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+3,2%, da 866 a 894 bandi).

Realizzazione opere pubbliche, bandi per tipo di stazioni appaltanti

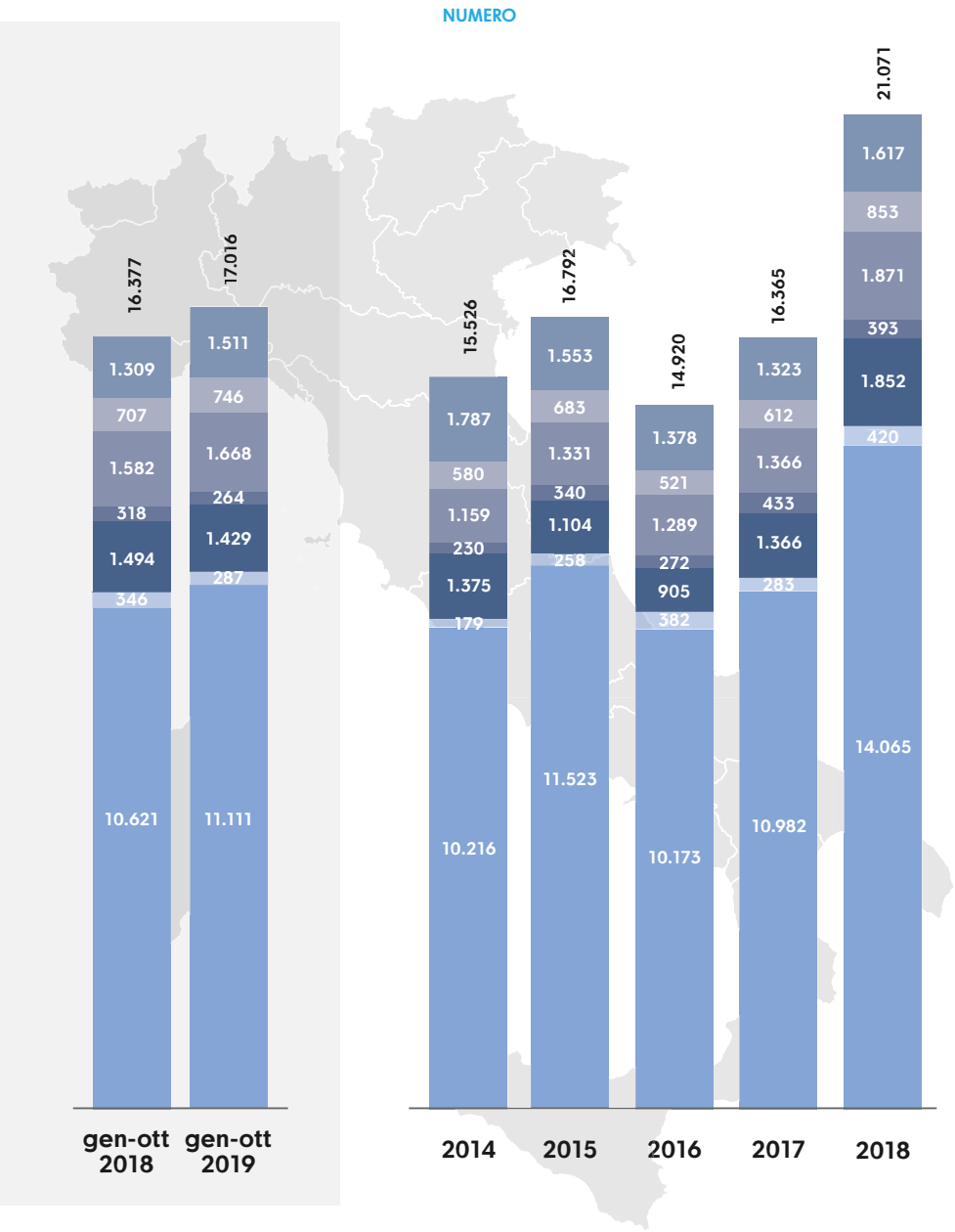
(importi in milioni di euro)

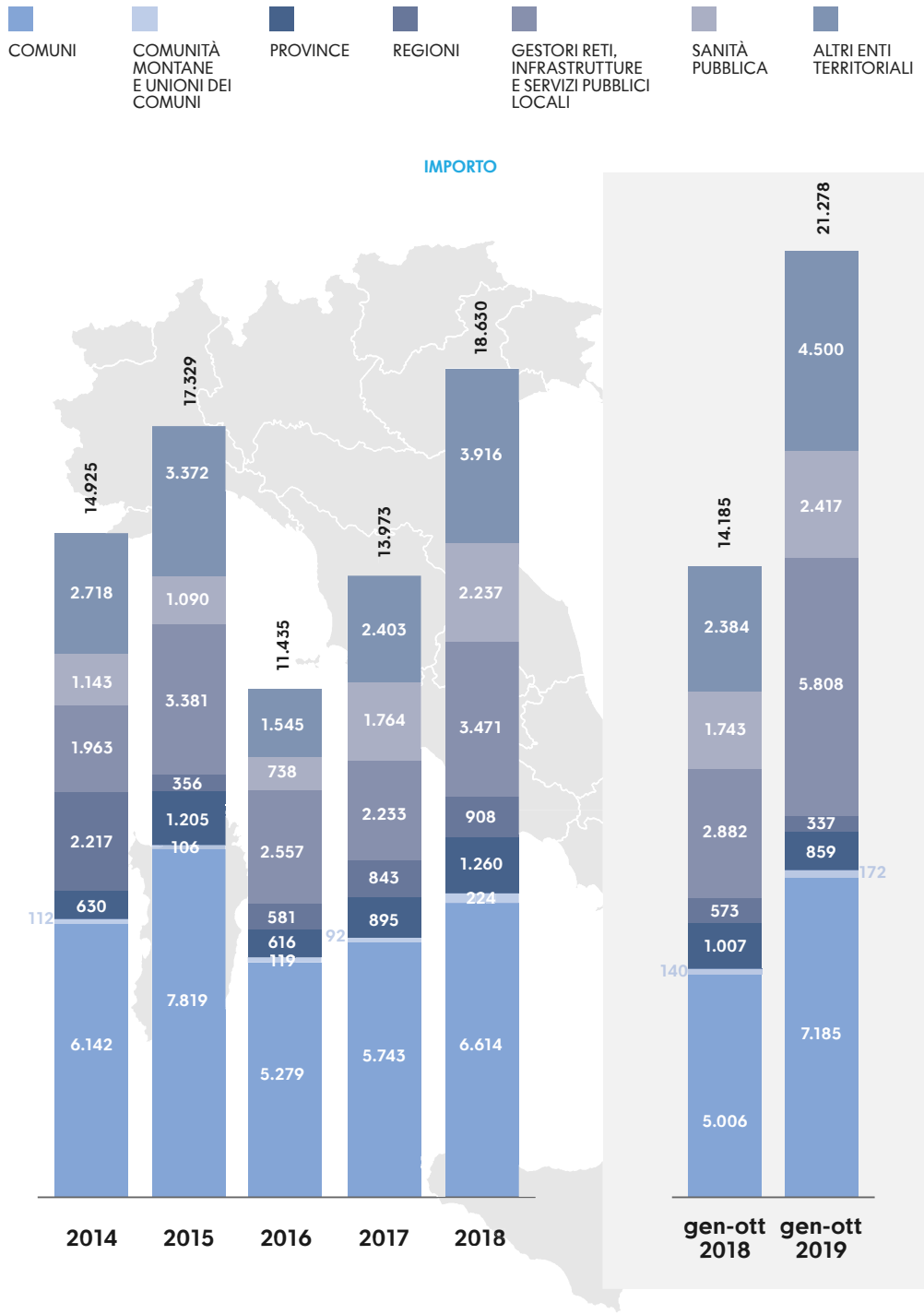



ENTI CENTRALI
ENTI TERRITORIALI
ENTI DI PREVIDENZA
GESTORI RETI, INFRASTRUTTURE E SERVIZI PUBBLICI NAZIONALI
ALTRI ENTI
IMPORTO
26.788
28
5.287
28
14.925
6.520
28.576
13
5.339
63
17.329
5.833
19.402
21
7.339
55
11.435
553
24.260
59
8.802
36
13.973
1.390
31.731
29
8.713
167
18.630
4.192
22.689
29
7.004
145
14.185
1.326
33.681
17
10.022
129
21.278
2.234
2014
2015
2016
2017
2018
gen-ott 2018
gen-ott 2019

Realizzazione opere pubbliche, bandi per tipo di stazioni appaltanti – Enti territoriali

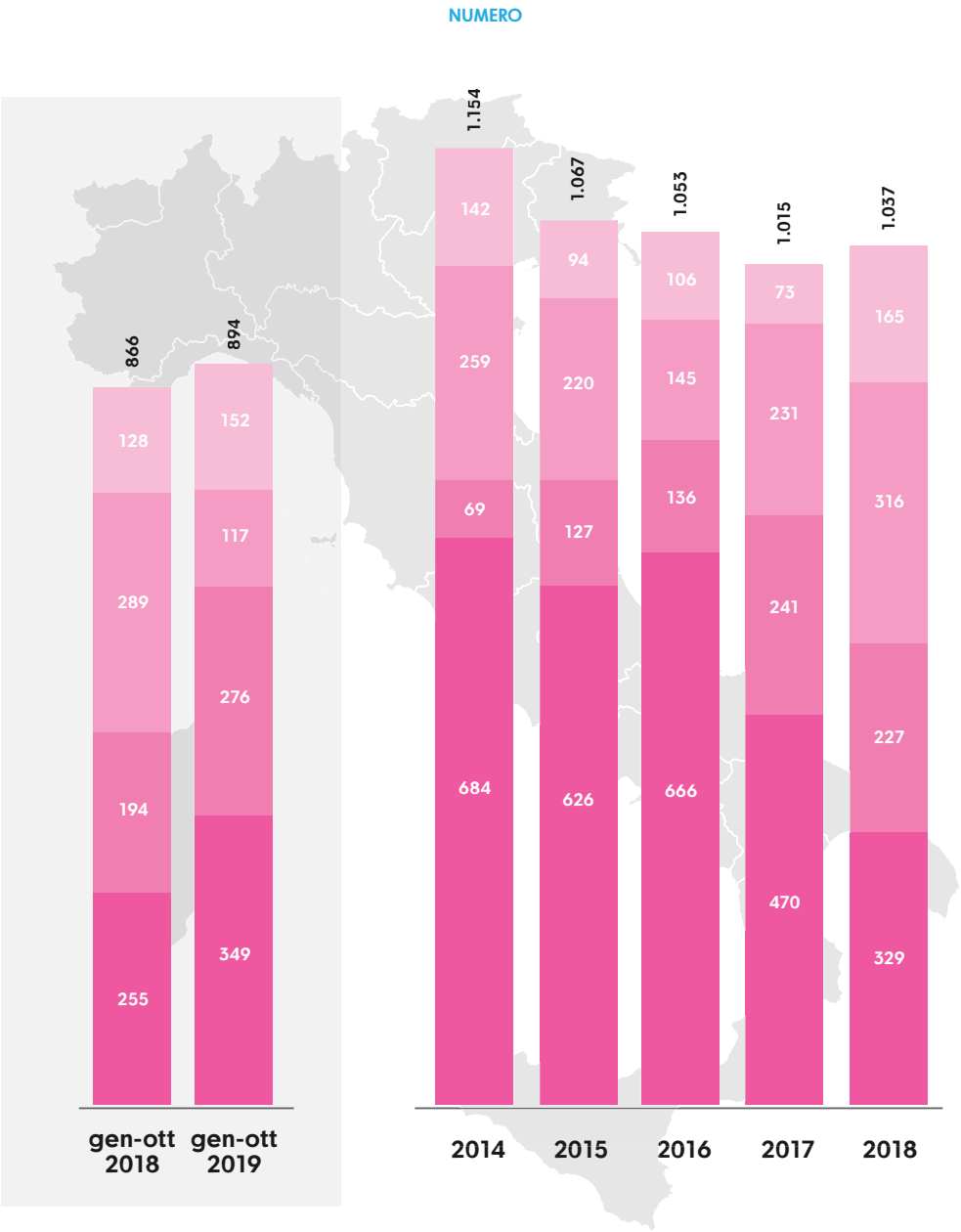
(importi in milioni di euro)

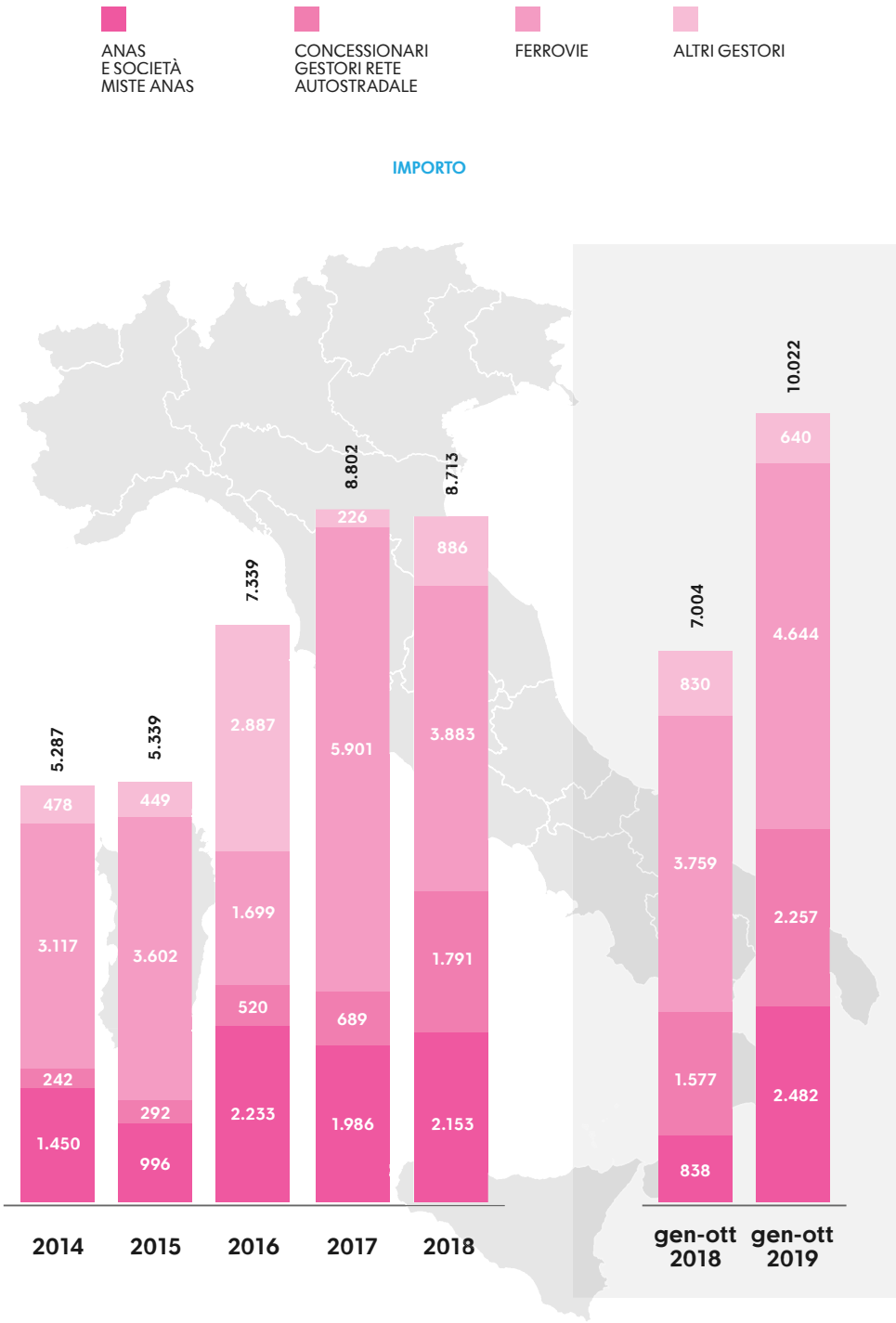



COMUNI
COMUNITÀ MONTANE E UNIONI DEI COMUNI
PROVINCE
REGIONI
GESTORI RETI, INFRASTRUTTURE E SERVIZI PUBBLICI LOCALI
SANITÀ PUBBLICA
ALTRI ENTI TERRITORIALI
IMPORTO
14.925
2.718
1.143
1.963
2.217
630
112
6.142
17.329
3.372
1.090
3.381
356
1.205
106
7.819
11.435
1.545
738
2.557
581
616
119
5.279
13.973
2.403
1.764
2.233
843
895
92
5.743
18.630
3.916
2.237
3.471
908
1.260
224
6.614
14.185
2.384
1.743
2.882
573
1.007
140
5.006
21.278
4.500
2.417
5.808
337
859
172
7.185
2014
2015
2016
2017
2018
gen-ott 2018
gen-ott 2019

Realizzazione opere pubbliche, bandi per tipo di stazioni appaltanti
Gestori reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali

(importi in milioni di euro)




ANAS
E SOCIETÀ
MISTE ANAS
CONCESSIONARI
GESTORI RETE
AUTOSTRADALE
FERROVIE
ALTRI GESTORI
IMPORTO
5.287
478
3.117
242
1.450
5.339
449
3.602
292
996
7.339
2.887
1.699
520
2.233
8.802
226
5.901
689
1.986
8.713
886
3.883
1.791
2.153
7.004
830
3.759
1.577
838
10.022
640
4.644
2.257
2.482
2014
2015
2016
2017
2018
gen-ott
2018
gen-ott
2019

Riguardo agli importi il 2018 si è chiuso con un calo dell'1% (da 8,8 miliardi a 8,7) a motivo della forte riduzione degli importi dei bandi dei gestori della rete ferroviaria (-34%, da 5,9 miliardi a 3,9), dopo la fase espansiva del 2017. Per il 2019 è attesa un'inversione di tendenza, considerando che il valore complessivo degli importi in gara nei primi dieci mesi, pari a oltre 10 miliardi, supera ampiamente sia il valore annuo del 2018 (8,7 miliardi) che tutti i valori annui degli anni 2000, se si esclude quello del 2004 (11,1 miliardi). Determinanti 13 bandi di importo unitario superiore a 100 milioni dell'ammontare complessivo di 5,1 miliardi (il 51% dei 10 miliardi di valore totale): 3,3 miliardi relativi ai bandi TELT per la costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino - Cantieri operativi 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 10; 690 milioni riferiti a bandi di Autostrade per l'Italia per la manutenzione delle pavimentazioni, per l'ammodernamento e ampliamento alla terza corsia nel tratto Firenze-Pistoia e per la progettazione e realizzazione di un sistema di impianti e di fabbricati per la gestione e il trasporto dello smarino proveniente dagli scavi delle gallerie previste per la realizzazione della "Gronda di Genova"; 515 milioni del bando RFI SpA per la realizzazione della tratta Telese-San Lorenzo-Vitulano dell'itinerario ferroviario Napoli-Bari; 350 milioni del bando Terna Rete Italia per la realizzazione del progetto SA.CO.I.3 che include la nuova interconnessione tri-terminale HVDC tra Sardegna, Corsica e penisola Italiana; 147 milioni del bando Cepav Due per lavori sulla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona; 109 milioni del bando ANAS per lavori sulla SS 318 di Valfabbrica, tratto Valfabbrica-Schifanoia.

Nell'ambito dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali, i gestori della rete ferroviaria detengono una quota significativa del valore del mercato complessivo delle opere pubbliche, che passa da una quota inferiore al 12,6% negli anni antecedenti il 2017 al 24,3% nel 2017, al 12,2% nel 2018 e al 13,8% nei primi dieci mesi del 2019. Nei primi dieci mesi del 2019 si registra una ripresa del mercato dei gestori della rete ferroviaria (+23,5%, da circa 3,8 miliardi a 4,6), dopo la contrazione del 2018 rispetto al 2017 (-34,2% l'importo, da 5,9 a 3,9 miliardi).

Nell'ambito dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali, dal 2018, si evidenziano performance positive anche per i gestori delle reti stradali e autostradali, soprattutto riguardo al valore dei bandi. In particolare, per i concessionari autostradali, dopo la rilevante contrazione del mercato nel 2014 (-55%), si assiste a una fase di progressiva ed espansiva crescita a partire dal 2015 (292 milioni) e fino almeno ai primi 10 mesi del 2019 quando è raggiunto il valore eccezionale di 2,3 miliardi. Tale valore supera ampiamente sia il valore annuo del 2018 (1,8 miliardi) che tutti i valori annui degli anni 2000, se si esclude quello del 2010 (3,1 miliardi). Determinati i bandi di Autostrade per l'Italia SpA dell'importo di circa 1,6 miliardi (il 71% del valore totale mandato in gara dall'insieme dei concessionari autostradali) per la realizzazione del sistema di impianti e di fabbricati che costituiscono il sistema di ge-

stione e trasporto dello smarino proveniente dagli scavi delle gallerie previste per la realizzazione della Gronda di Genova, per la realizzazione di terze corsie e per la manutenzione (ordinaria e straordinaria) della piattaforma autostradale, degli svincoli, delle aree di servizio e di parcheggio e delle altre pertinenze lungo le tratte autostradali.

Passando a ANAS, dopo un periodo caratterizzato da un *trend* altalenante, dal 2018 si assiste a una fase di crescita, soprattutto riguardo agli importi. Anche in questo caso la migliore performance si registra nel 2019 quando è raggiunto il valore di 2,5 miliardi (oltre l'80% riguarda interventi di manutenzione), un valore superiore a tutti i valori annui dell'ultimo quinquennio. Per trovare valori simili o superiori si deve guardare agli anni antecedenti il 2012.

Per gli enti centrali - nel cui ambito rientrano i ministeri, la Presidenza del Consiglio dei ministri, Consip, i commissari delegati e altri enti centrali – la nuova fase positiva ha inizio nel 2017, con un numero di bandi aumentato del 37,2% (da 631 bandi a 866) e un importo quasi triplicato (da 553 milioni a circa 1,4 miliardi). La crescita degli enti centrali si consolida nel 2018 (+5,3% i bandi, da 866 a 912 milioni, importo triplicato, da circa 1,4 a 4,2 miliardi) e prosegue nel 2019. Nei primi dieci mesi del 2019, il numero dei bandi aumenta del 15% (da 699 a 801 bandi) e l'importo del 68,4% (da 1,3 a 2,2 miliardi). Determinante il bando del MIT, DG Strade ed Autostrade, per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT), nonché la progettazione ed esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali per un ammontare presunto di 1,2 miliardi quale valore degli investimenti a fronte di un valore stimato della concessione, pari al valore attuale del fatturato previsto per la durata della concessione, di 2 miliardi di euro.

4.3.3 Classi di importo

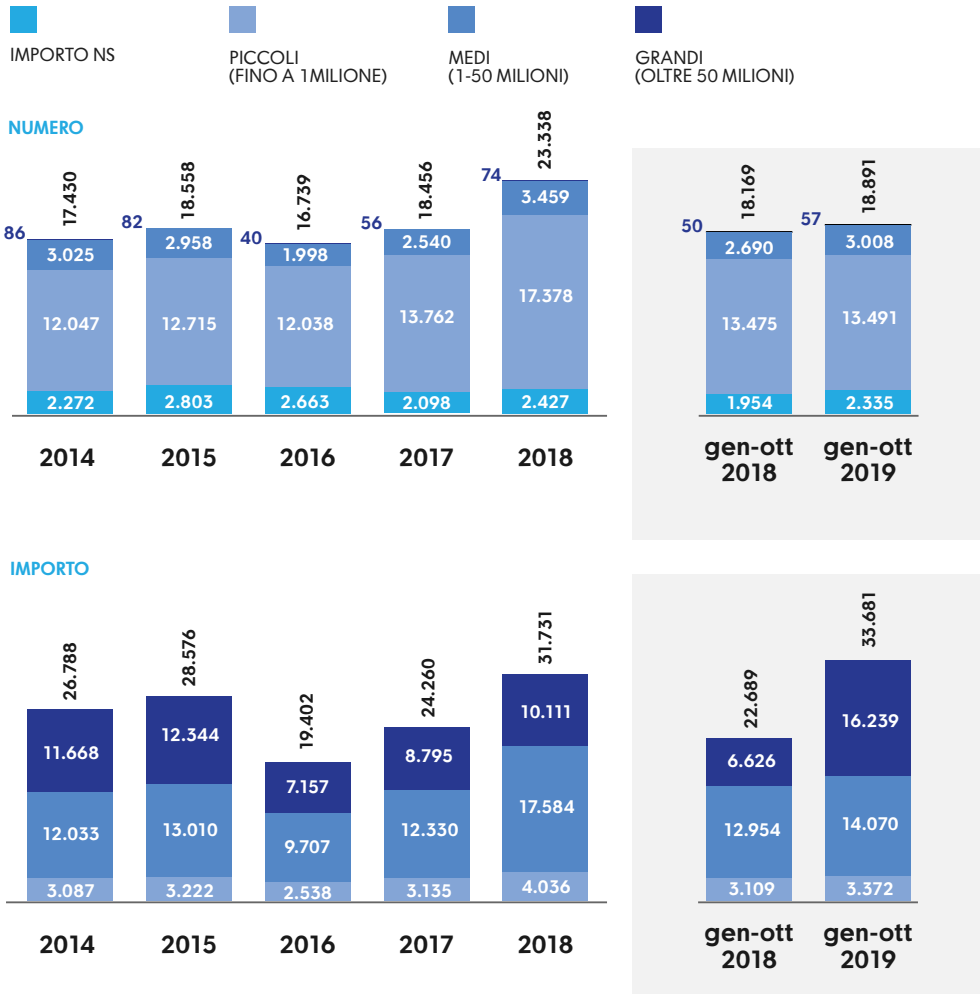
Dall'analisi delle procedure di affidamento monitorate, tra gennaio 2014 e ottobre 2019, articolate per classi di importo ed escludendo i bandi di importo non segnalato, risulta che l'82% dei bandi riguarda opere piccole di importo pari o inferiore a 1 milione di euro, mentre l'88% degli importi riguarda opere medie e grandi di importo superiore.

Per le opere piccole si osserva una crescita a partire dal 2017, con un numero di bandi incrementato del 14,3% (da 12.038 bandi a 13.762) e un importo aumentato del 23,5% (da 2,5 miliardi a 3,1). La crescita delle piccole opere si consolida e si rafforza nel 2018 (+26,3% il numero dei bandi; +28,8% l'importo) e prosegue nel 2019 con minore intensità (+0,1% il numero dei bandi; +8,4% gli importi).

Per le opere medie - che nell'intero periodo rappresentano quote del 17%, per numero di bandi, e del 51%, per importo, del mercato delle opere pubbliche al netto dei bandi di importo non segnalato - si osserva un *trend* simile a quello osservato per le piccole opere. La ripresa ha inizio nel 2017, con un numero di bandi aumentato del 27,1% (da 1.998 bandi a 2.540) e un importo aumentato del 27,0% (da 9,7 miliardi a 12,3). La crescita si consolida e si rafforza nel 2018 (+36,2% il numero dei bandi; +42,6% l'importo) e prosegue nel 2019 con minore intensità (+11,8% il numero dei bandi; +8,6% gli importi).

Realizzazione opere pubbliche, bandi per classi di importo

(importi in milioni di euro)



Anche le grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro - che nell'intero periodo rappresentano quote dello 0,4%, per numero di bandi, e del 37%, per importo, del mercato

delle opere pubbliche al netto dei bandi di importo non segnalato - a partire dal 2017 crescono. Il miglior risultato riguardo al valore economico, contrariamente a quanto rilevato per le opere di minore importo, è raggiunto nei primi dieci mesi del 2019. Si tratta di 16,2 miliardi, un valore record mai raggiunto prima. Tale valore è composto per il 40% da appalti di lavori tradizionali (circa 6,6 miliardi) e per il 60% (9,7 miliardi) da contratti di PPP o appalti misti di costruzione/manutenzione e gestione.

4.3.4 Territorio

L'aggregazione dei bandi per area geografica, considerando che una parte dei bandi non è riconducibile a una delle due aree geografiche individuate, evidenzia per il centro-nord una dinamica di progressiva crescita del numero dei bandi, con percentuali superiori al 10% tra il 2015 e il 2018. Per quanto riguarda gli importi, il *trend* di crescita si interrompe nel 2016 (-18,8% rispetto al 2015) e riprende nel 2017 (+15,3%, da 13,1 a 15,1 miliardi) per poi proseguire e rafforzarsi nel 2018 (+40,6%, da 15,1 a 21,3 miliardi) e nei primi dieci mesi del 2019 (+52,8%, da 6,4 a 7,2 miliardi).

Per quanto riguarda il Sud e le isole, i dati evidenziano una contrazione del mercato tra il 2014 e il 2017. Nel 2018 il mercato riparte, con aumenti del 18,7%, riguardo al numero di bandi (da 5.426 a 6.439), e del 67,8% riguardo agli importi (da circa 5,4 a 9 miliardi). Nei primi dieci mesi del 2019 la crescita si consolida, con aumenti dell'11,4%, per numero di bandi, e del 12,4%, per importo.

4.3.5 Settori di mercato

La ripresa del mercato delle opere pubbliche dal 2017 è trainata principalmente dagli interventi nei settori dell'edilizia e dei trasporti. Dal 2018 crescono anche gli altri settori.

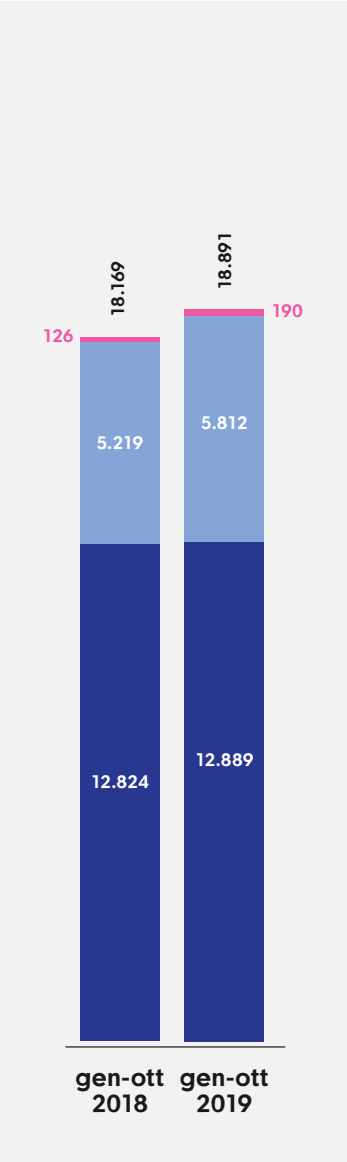
La dinamica positiva del settore dell'edilizia, che è determinata dai bandi per interventi di nuova costruzione, di manutenzione e di riqualificazione energetica di uffici, scuole, caserme, strutture ospedaliere e beni architettonici, fa registrare aumenti del:

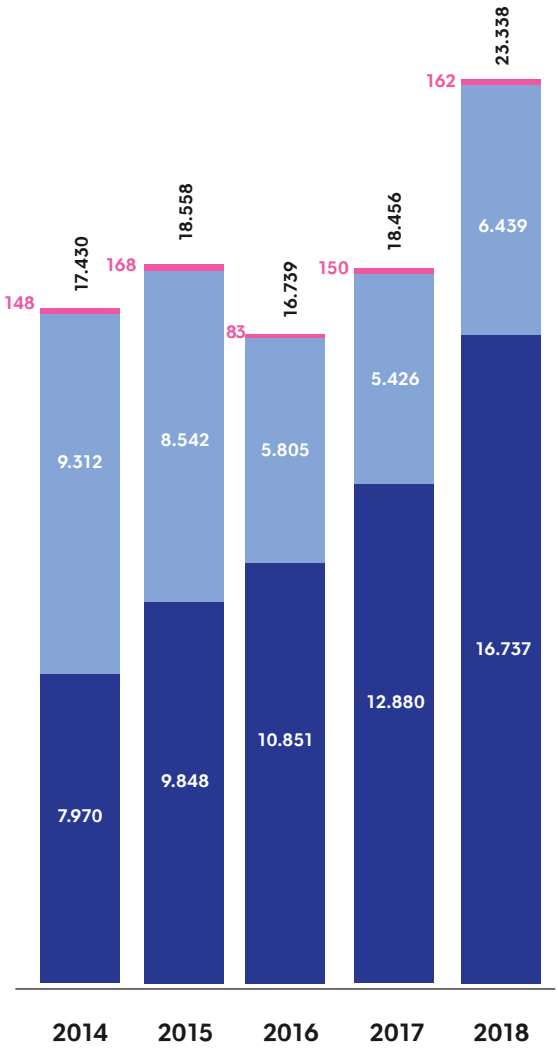
1. 8% dei bandi (da 8.333 a 9.010) e del 61% degli importi (da 5,5 a 8,8 miliardi) nel 2017 rispetto al 2016;
2. 27% dei bandi (da 9.010 a 11.477) e del 23% degli importi (da 8,8 a 10,8 miliardi) nel 2018 rispetto al 2017;
3. 4,5% dei bandi (da 9.389 a 9.340) e del 36% degli importi (da 8,0 a 10,8 miliardi) nei primi dieci mesi del 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018.

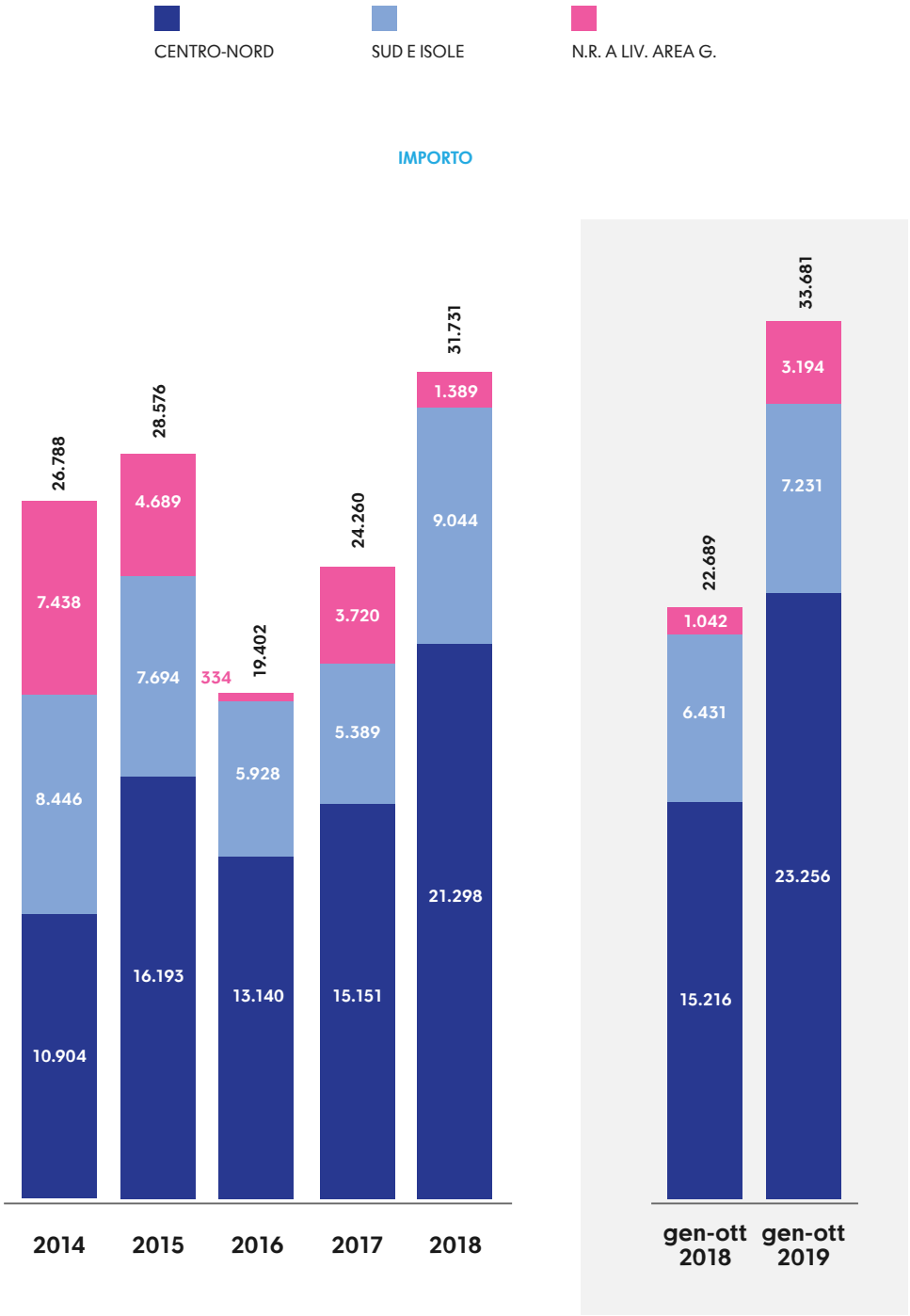
Realizzazione opere pubbliche, bandi per area geografica

(importi in milioni di euro)

NUMERO

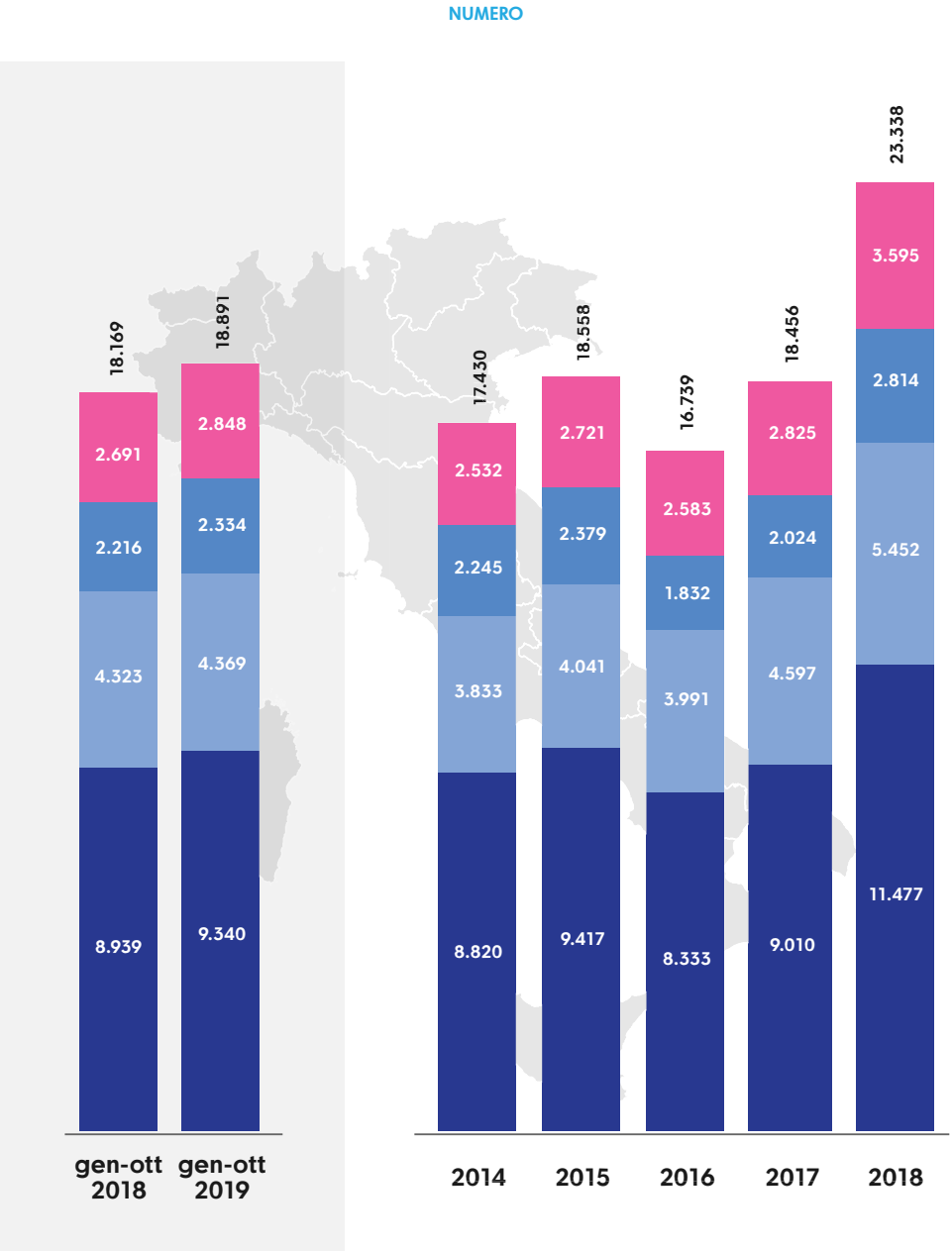


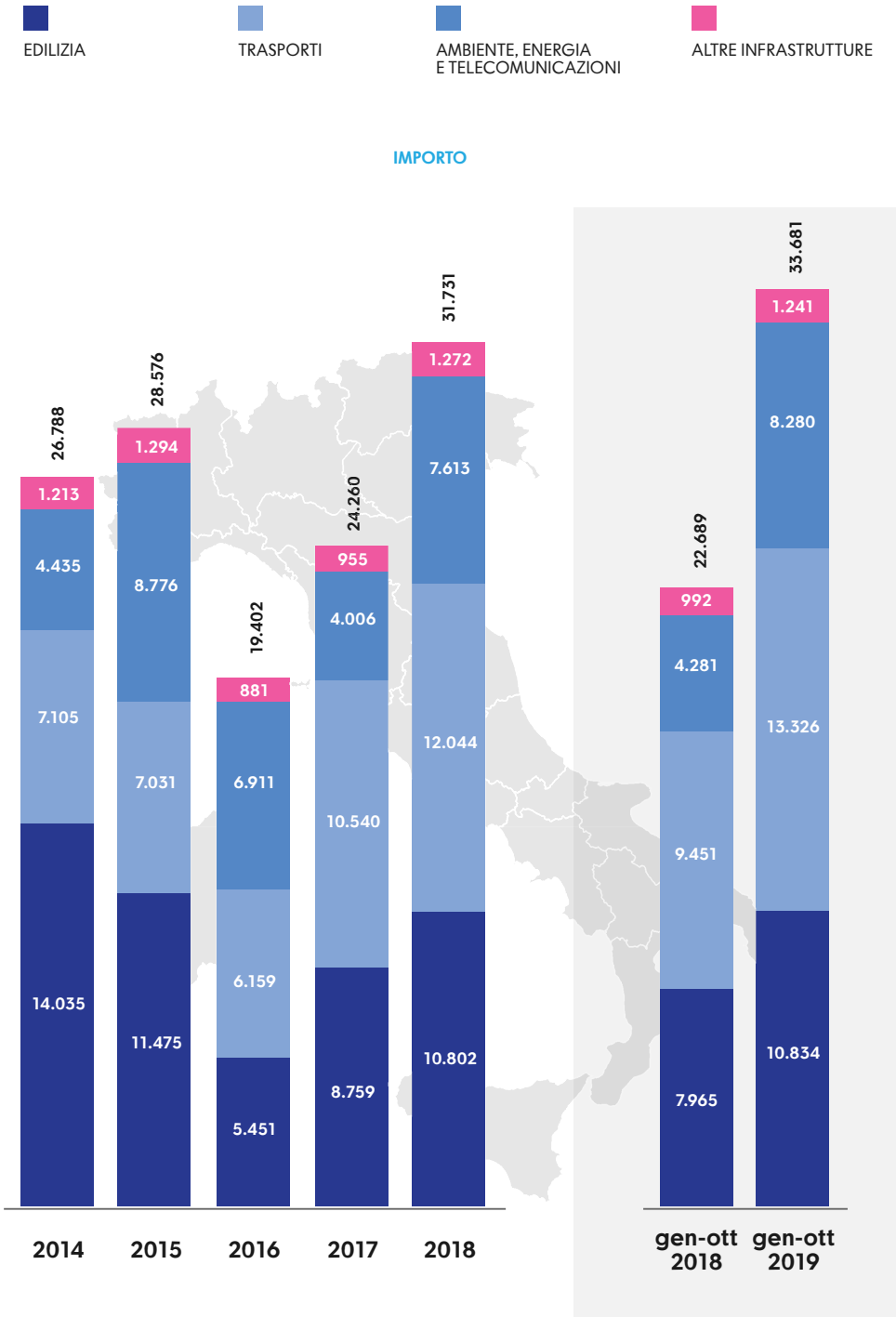



CENTRO-NORD
SUD E ISOLE
N.R. A LIV. AREA G.
IMPORTO
26.788
7.438
8.446
10.904
28.576
4.689
7.694
16.193
334
19.402
5.928
13.140
24.260
3.720
5.389
15.151
31.731
1.389
9.044
21.298
2014
2015
2016
2017
2018
22.689
1.042
6.431
15.216
33.681
3.194
7.231
23.256
gen-ott 2018
gen-ott 2019

Realizzazione opere pubbliche, bandi per settori di mercato

(importi in milioni di euro)




EDILIZIA
TRASPORTI
AMBIENTE, ENERGIA E TELECOMUNICAZIONI
ALTRE INFRASTRUTTURE
IMPORTO
26.788
1.213
4.435
7.105
14.035
28.576
1.294
8.776
7.031
11.475
19.402
881
6.911
6.159
5.451
24.260
955
4.006
10.540
8.759
31.731
1.272
7.613
12.044
10.802
22.689
992
4.281
9.451
7.965
33.681
1.241
8.280
13.326
10.834
2014
2015
2016
2017
2018
gen-ott 2018
gen-ott 2019

Il *trend* positivo del settore dei trasporti, invece, è determinato dai bandi per interventi di nuova costruzione e di manutenzione di strade e autostrade, ferrovie, metropolitane, aeroporti, porti e interporti. Per il settore nel suo complesso si registrano aumenti del:

1. 15% dei bandi (da 3.991 a 4.597) e del 71% degli importi (da 6,2 a 10,5 miliardi) nel 2017 rispetto al 2016;
2. 19% dei bandi (da 4.597 a 5.452) e del 14% degli importi (da 10,5 a 12,0 miliardi) nel 2018 rispetto al 2017;
3. 1% dei bandi (da 4.323 a 4.369) e del 41% degli importi (da 9,4 a 13,3 miliardi) nei primi dieci mesi del 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018.

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Dal 2017, come già evidenziato, per il settore dei trasporti si osserva una nuova fase di crescita.

Il settore "trasporti", nell'intero periodo in esame, rappresenta quote del mercato complessivo delle opere pubbliche del 23% per numero di bandi e del 34% per importo, contro quote del 50% e del 37% dell'edilizia, del 12% e del 24% dei settori "ambiente, energia e telecomunicazioni", e del 15% e 4% delle altre infrastrutture (difesa del suolo, verde pubblico, arredo urbano e altre infrastrutture).

Il 2018 è stato l'anno in cui si è registrato il numero annuo di bandi più alto dell'intero periodo in osservazione. Riguardo all'importo invece il valore più alto si registra nei primi dieci mesi del 2019.

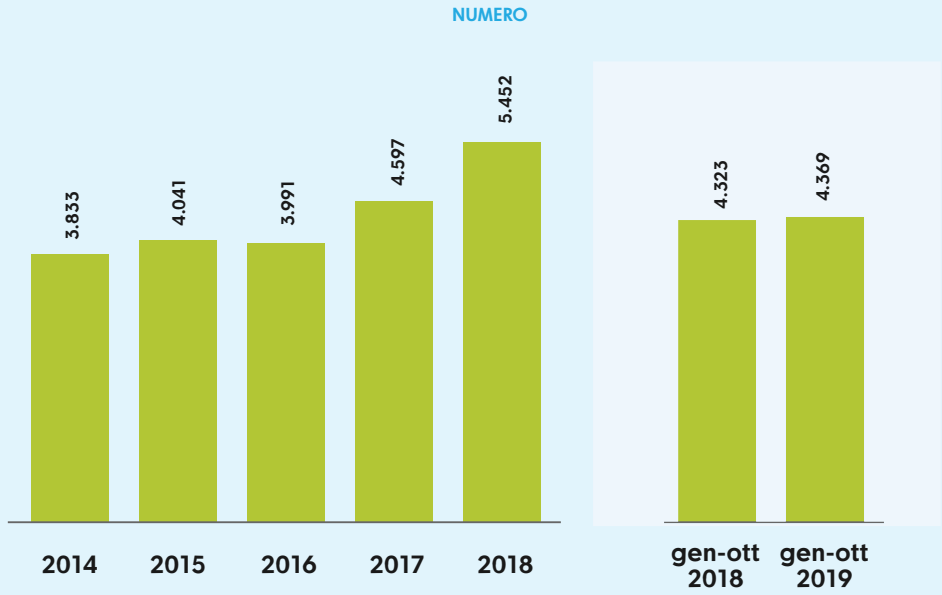
Conferme sul *trend* di crescita dei trasporti arrivano anche dai dati delle aggiudicazioni che riprendono a crescere dal 2018, un anno dopo i bandi.

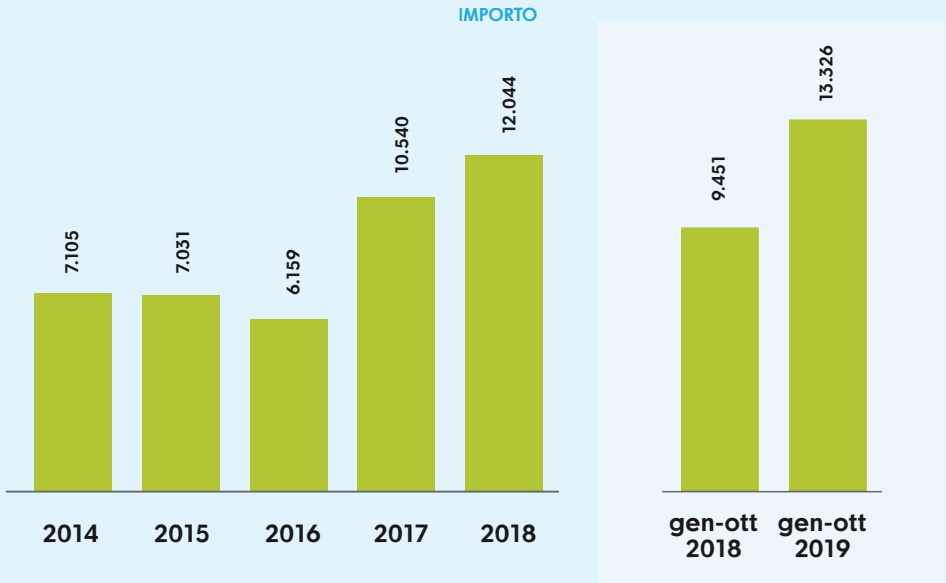
Considerando le aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro, si evidenziano i seguenti risultati:

1. +62% il numero di aggiudicazioni (da 409 a 663) e +78% gli importi (da 5,2 a 9,2 miliardi) nel 2018 rispetto al 2017;
2. +24% il numero di aggiudicazioni (da 536 a 666) e -15% gli importi (da 8,2 a 6,9 miliardi) nei primi dieci mesi del 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018.

Realizzazione opere pubbliche, bandi per infrastrutture di trasporto per anno periodo

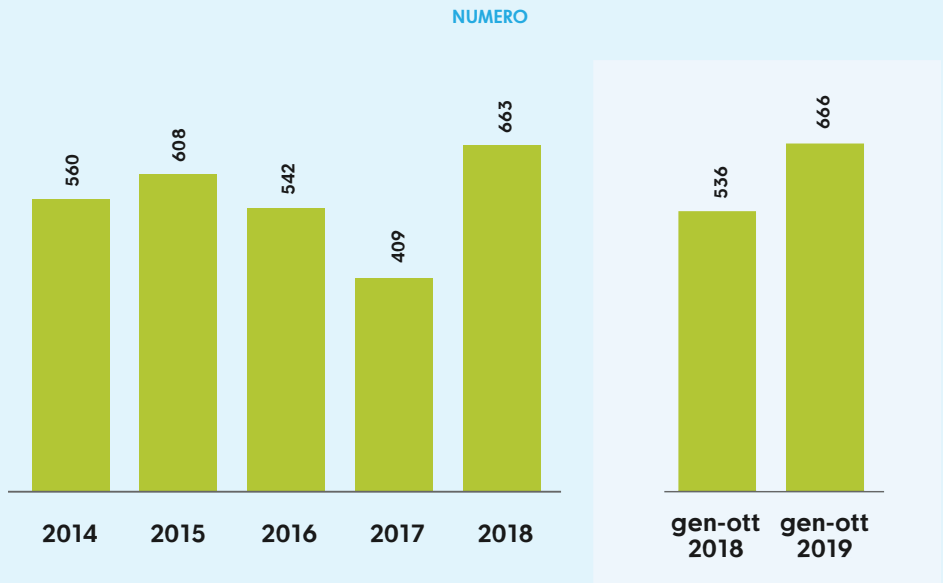
(importi in milioni di euro)

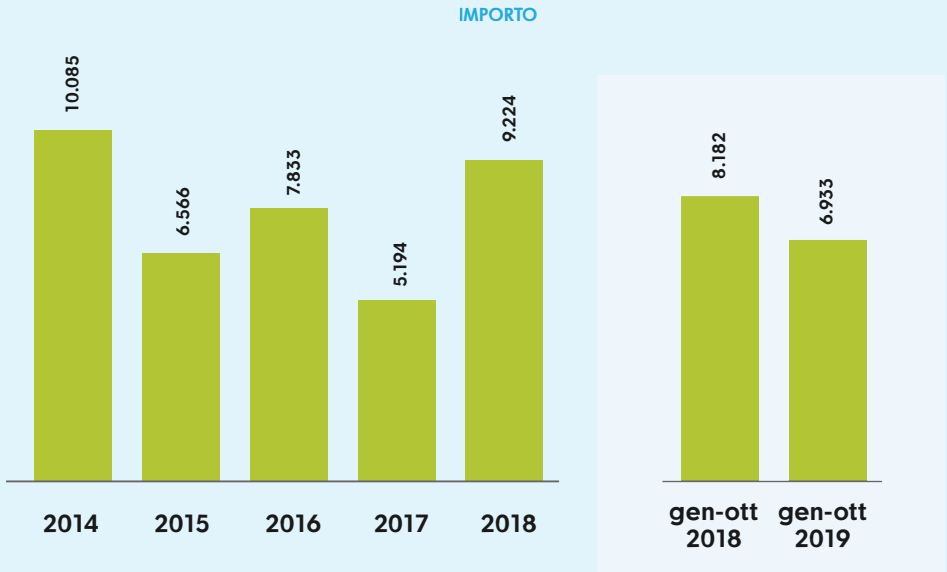




Realizzazione opere pubbliche, aggiudicazioni per infrastrutture di trasporto per anno periodo

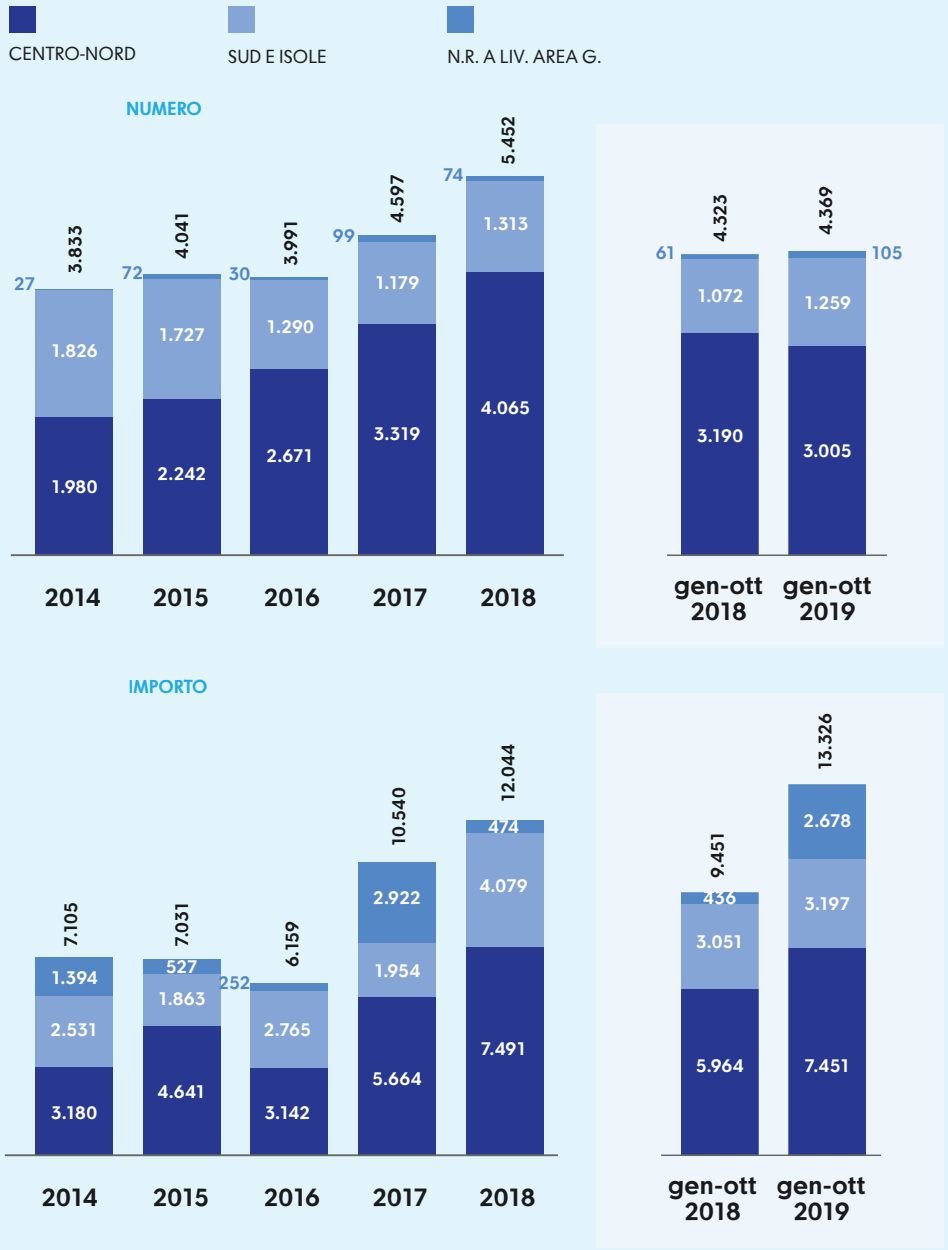
(importi in milioni di euro)





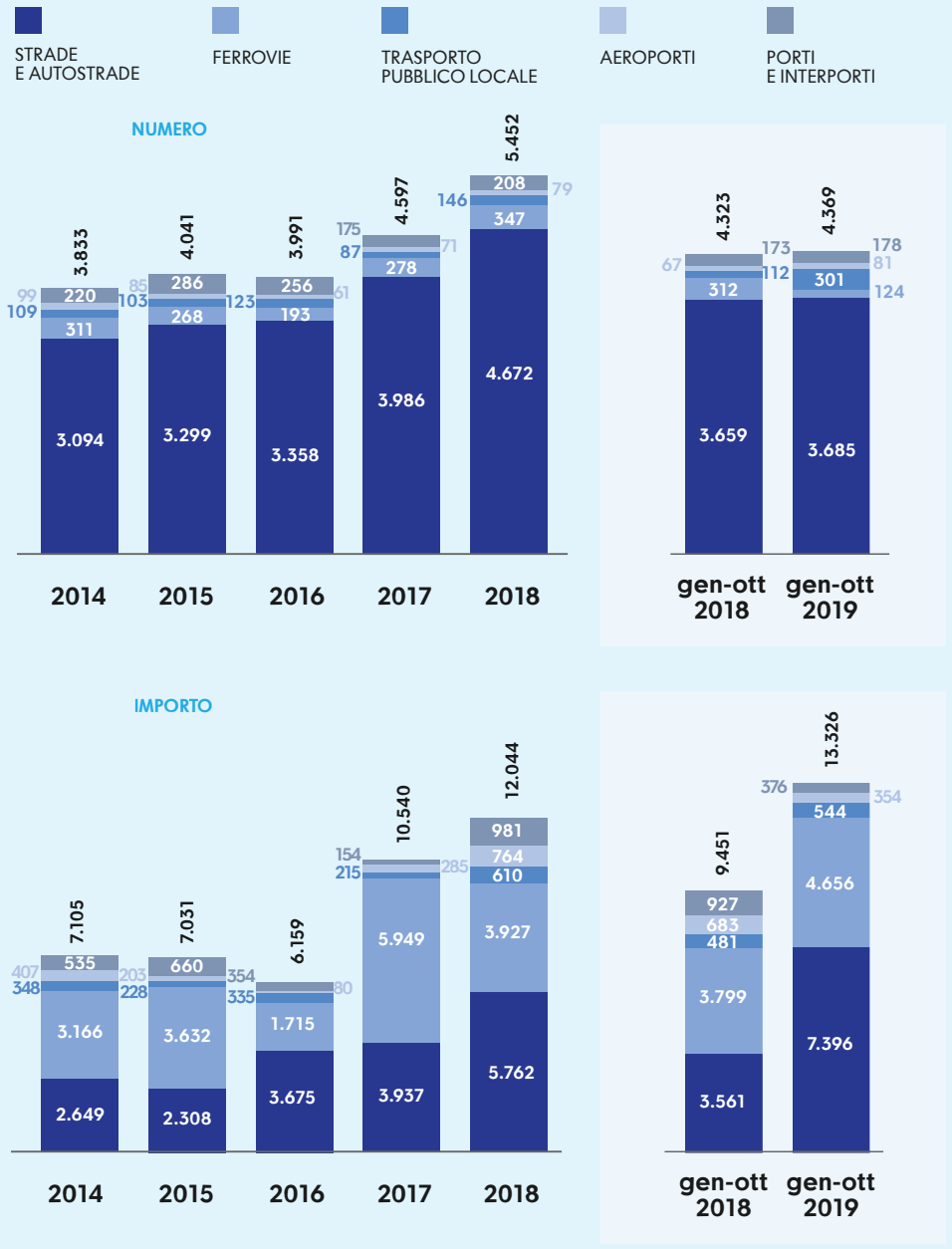
Realizzazione opere pubbliche, bandi per infrastrutture di trasporto per area geografica

(importi in milioni di euro)



Realizzazione opere pubbliche, bandi per infrastrutture di trasporto per modalità

(importi in milioni di euro)



Nelle regioni del centro nord il 2018 rappresenta il quinto anno di crescita con riguardo al numero dei bandi. Per quanto concerne il valore economico, si osserva un *trend* di crescita tra il 2014 e il 2015, un rallentamento nel 2016 e una nuova fase di crescita dal 2017. Quanto al *trend* di crescita più recente sono determinanti, tra gli altri, i bandi per: il "Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino"; la tratta Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Verona; la concessione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese; il "Nuovo ponte sul Polcevera; la "Gronda di Genova"; terze e quarte corsie autostradali in Toscana, Emilia Romagna e Lombardia; la manutenzione della rete autostradale e stradale; l'ampliamento dell'aeroporto di Venezia; lavori nei porti di Genova e La Spezia.

Nelle regioni del sud e nelle isole, si registra un triennio di progressivo calo dei bandi tra il 2015 e il 2017 e poi la ripresa nel 2018 e nel 2019. Il *trend* è altalenante con riguardo al valore economico, con incrementi riscontrabili nel 2016, nel 2018 e nel 2019. Riguardo al *trend* di crescita più recente sono determinanti, tra gli altri, i bandi per: la realizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari; il potenziamento e trasformazione della Ferrovia Circumetnea; interventi di manutenzione straordinaria della rete stradale.

Nel 2017 la maggiore quota del valore complessivo dei bandi per infrastrutture di trasporto spetta agli interventi sulla rete ferroviaria: 56% contro il 37% di strade e autostrade e il 7% delle restanti infrastrutture di trasporto.

Nel 2018 e nel 2019 invece la maggiore quota spetta agli interventi sulla rete stradale e autostradale: 48% (5,8 miliardi su 12,0 miliardi totali) nel 2018; 58% (7,4 miliardi su 13,3 miliardi totali).

Elenco primi 20 bandi per infrastrutture di trasporto

Gennaio 2018-ottobre 2019

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 30 GIUGNO 2018
Tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT) – Concessione tratte autostradali e progettazione ed esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali.	MIT - DG STRADE ED AUTOSTRADE	1.200.654.000	20/09/2019		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino. Lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi lato Francia - Cantiere operativo 6/7 lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi delle discenderie di La Praz e di Saint-Martin-la-Porte.	TELT SAS	1.130.000.000	15/03/2019		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino. Lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi lato Francia - Cantiere operativo 5: lavori di costruzione del tunnel a partire dall'attacco della discenderia di Villarodin-Bourget/Modane.	TELT SAS	1.000.000.000	15/03/2019		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino. Lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi lato Italia - Cantieri operativi 3 e 4 (CO3 e CO4): lavori di costruzione del tunnel di base lato Italia a partire dal cantiere di Chiomonte, sia con TBM (CO3) che con metodo tradizionale (CO4).	TELT SAS	808.025.000	01/07/2019		Gara in corso
Itinerario AV/AV Napoli-Bari - Progettazione esecutiva e realizzazione del raddoppio tratta Apice-Orsara - 1° lotto Apice-Hirpinia.	RFI SPA	691.350.297	07/06/2018	31/07/2019	Gara aggiudicata
Itinerario AV/AV Napoli-Bari - Progettazione esecutiva e realizzazione del raddop10pio tratte Telese-San Lorenzo-Vitulano.	RFI SPA	514.542.228	31/07/2019		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 30 GIUGNO 2018
Porto di La Spezia - Project financing - Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima sul Molo Garibaldi e sul nuovo molo Paita e realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima sul Molo Crociere.	ASP MAR LIGURE ORIENTALE	415.990.217	18/10/2018	10/04/2019	Gara aggiudicata
Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Sud-Incisa, Lotto 2B+1S, da progressiva km 306 + 986 a progressiva km 318 + 511.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	317.356.623	16/04/2018		Gara in corso
Aeroporto Marco Polo di Venezia - Ampliamento terminal passeggeri (Lotto 2A) e ristrutturazione del terminal esistente.	SAVE SPA	280.726.029	16/07/2018		Gara in corso
Itinerario AV/AV Napoli-Bari - Progettazione esecutiva e realizzazione del raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano – 1° lotto Frasso Telesino-Telese	RFI SPA	269.786.461	09/06/2018	01/04/2019	Gara aggiudicata
Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord - Ammodernamento e ampliamento alla terza corsia nel tratto Firenze-Pistoia, dalla km 9+850 al km 27+390. Lotto 2	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	248.243.602	28/06/2019		Gara in corso
Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto - Ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro – Diramazione per Ravenna. Tratto: Nuovo Svincolo di Ponte Rizzoli-Diramazione Ravenna (dal km 29 + 600.00 al km 56 + 444.92).	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	231.979.277	16/04/2018		Gara in corso
Nuovo ponte sul Polcevera - Lavori di demolizione del ponte Morandi e di ricostruzione del nuovo ponte sul Polcevera.	COMMISSARIO RICOSTRUZIONE GENOVA	221.000.000	19/11/2018	18/12/2018	Gara aggiudicata
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino. Lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi lato Italia - Cantiere operativo 10: lavori di valorizzazione delle terre e rocce da scavo provenienti da tutti i cantieri presenti sul territorio italiano, e opere di riqualificazione ambientale.	TELT SAS	216.440.000	01/07/2019		Gara in corso

OGGETTO	STAZIONE APPALTANTE	IMPORTO BANDO	DATA BANDO	DATA AGGIUDI-CAZIONE	STATO PROCEDI-MENTO AL 30 GIUGNO 2018
Porto di Genova - Concessione del servizio dei bacini di carenaggio e delle relative infrastrutture.	ASP MAR LIGURE OCCIDENTALE	187.000.000	08/02/2018		Gara in corso
Nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino - Lavori di costruzione del tunnel di base a partire dagli attacchi lato Francia - Cantiere operativo 8: lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi dei portali di Villard-Clément.	TELT SAS	180.000.000	15/03/2019		Gara in corso
Interventi di manutenzione delle pavimentazioni della piattaforma autostradale, degli svincoli, delle aree di servizio e di parcheggio e delle altre pertinenze lungo le tratte autostradali. Lotto 3) AQ per la manutenzione delle pavimentazioni per le tratte autostradali di competenza della DT2 di Milano.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	161.040.000	26/08/2019		Gara in corso
Linea AV-AC Milano-Verona - Opere civili per la realizzazione della tratta Brescia Est-Verona - Appalto 7 "San Giorgio in Salici".	CEPAV DUE	147.174.480	17/09/2019		Gara in corso
Gronda di Genova - Fornitura, progettazione, messa in opera, pre-assemblaggio in fabbrica, collaudo e primo avvio, di un sistema di Impianti e di Fabbricati che costituiscono il sistema di gestione e trasporto dello smarino proveniente dagli scavi delle gallerie previste per la realizzazione della nuova infrastruttura di adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova.	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	146.989.424	19/06/2019		Gara in corso
Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano Sud-Lodi	AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	138.906.806	16/04/2018		Gara in corso

Stampato in digitale dal CRD della Camera dei deputati su carta riciclata