

c) maggiori costi – pari a 351,50 milioni IVA compresa - conseguenti al progetto di varianti, approvato dal CIPE con la delibera n. 12 del 2008, resosi necessario in relazione agli adempimenti finalizzati al prosieguo delle attività archeologiche, prescritte dagli enti competenti, e agli adeguamenti architettonico-funzionali delle stazioni come riprogettate dagli architetti all'uopo incaricati.

Quanto all'analisi finanziaria, come già indicato nel paragrafo n. 3.2 e nella relativa Tabella, i pagamenti<sup>105</sup>, riferiti al programma in esame, riguardano essenzialmente gli investimenti che costituiscono il 98,6 per cento degli stanziamenti del programma e il 9,9 per cento rispetto agli stanziamenti dell'intera missione 14.

Dall'analisi dei dati emerge che il tasso delle autorizzazioni di cassa rispetto alla massa spendibile è pari al 31,4 per cento, mentre la percentuale dei pagamenti sulle autorizzazioni di cassa è pari al 66,1 per cento.

I trasferimenti ammontano a 251,3 milioni (il 92 per cento circa dei pagamenti per l'intero programma) di cui il 91,3 per cento riguarda contributi alle imprese per gli investimenti.

### 3.3. Missione 19 “Case e assetto urbanistico”

Questa missione è correlata alle priorità politiche 2, 5 e 6 e a quattro obiettivi strategici, dei quali due riferiti alla priorità politica 5. Gli obiettivi strategici in realtà possono a loro volta riferirsi ai tre programmi nei quali si articola la missione. Si è scelto di esaminare il programma 2 perché esso risponde ad un'esigenza sottolineata in particolare nei documenti programmatici, ed anche perché assorbe il 57,4 per cento degli stanziamenti complessivi della missione.

Il programma 1 “Edilizia abitativa e politiche territoriali” ha come compiti: la possibilità di concedere mutui all'edilizia residenziale, nel caso di eventi calamitosi, nonché trasferimenti ai fondi per le spese sostenute dalle famiglie per esigenze abitative di studenti universitari, al fondo per giovani coppie e ai fondi per la costruzione di immobili per la Guardia di finanza.

Il programma 3 “Politiche urbane e territoriali” si propone la riqualificazione urbana ed il recupero del patrimonio edilizio nonché un'attività di supporto agli Enti locali ed alle Regioni per la repressione dell'abusivismo edilizio e delle violazioni urbanistiche. Questo programma riguarda il generale assetto del territorio nazionale attraverso lo sviluppo del “sistema città” tenendo sempre presente il coordinamento con l'Unione Europea; in questo ambito si pone anche la tutela e la valorizzazione dei beni archeologici, architettonici, artistici, storici ed etno-antropologici. A questi si affiancano sia interventi legati a pubbliche calamità, nonché interventi, a nove anni dall'evento, relativi ai “percorsi giubilari”, sia interventi di ricostruzione di zone terremotate (in particolare della Campania, della Basilicata, della Puglia e della Calabria).

Dalla Tabella che segue emerge che gli stanziamenti definitivi riferiti all'intera missione sono pari a 1.292,2 milioni e la massa spendibile è pari a 3.528,6 milioni. Le autorizzazioni di cassa sono pari a 1.636,1 milioni, i pagamenti totali 1.304,5 milioni e i residui finali 2.001,1 milioni.

In termini percentuali risulta che i pagamenti rappresentano il 79,7 per cento delle autorizzazioni di cassa, che costituiscono il 37 per cento della massa spendibile.

<sup>105</sup> Ammontano a 271,9 milioni; rispetto alle autorizzazioni di cassa sono il 66,1 per cento.

**CASA E ASSETTO URBANISTICO (missione 19)  
ESERCIZIO FINANZIARIO 2008**

(in migliaia)

Programma	Macroaggr.	Residui iniziali (*)	Stanziam. definitivi	Massa spendibile	% stanz./ tot. Prog.	% stanz./ tot. Miss.	Impegni effettivi totali (**)	Autorizz. definitive di cassa	Pagamenti	Residui finali	pag/autor	autor/mass
1 - Edilizia abitativa e politiche territoriali MEF	3 inv.	155.753	125.553	281.307	100,0	8,0	119.248	168.027	138.658	132.649	82,5	49,3
	<b>totale</b>	<b>155.753</b>	<b>125.553</b>	<b>281.307</b>	<b>100,0</b>	<b>8,0</b>	<b>119.248</b>	<b>168.027</b>	<b>138.658</b>	<b>132.649</b>	<b>82,5</b>	<b>49,3</b>
2 - Politiche abitative	1 funz.	23	298	321	0,0	0,0	207	299	112	101	37,5	35,0
	2 interventi	272.977	546.964	819.941	87,1	23,2	536.329	546.964	477.598	287.670	87,3	58,2
	3 inv.	1.133.505	77.338	1.210.844	12,3	34,3	47.301	147.338	144.696	1.055.961	98,2	12,0
	10 oneri comuni di parte capitale	0	3.460	3.460	0,6	0,1	3.460	3.460	3.459	-	100,0	100,0
	<b>totale</b>	<b>1.406.505</b>	<b>628.060</b>	<b>2.034.565</b>	<b>100,0</b>	<b>57,7</b>	<b>587.297</b>	<b>698.061</b>	<b>625.866</b>	<b>1.343.732</b>	<b>89,7</b>	<b>30,8</b>
3 - Politiche urbane e territoriali	1 funz.	5.713	20.045	25.960	3,7	0,7	9.426	25.747	9.152	6.179	35,5	35,3
	3 inv.	682.683	514.477	1.182.654	95,5	33,5	471.894	740.108	529.307	515.992	71,5	44,8
	10 oneri comuni di parte capitale	0	4.120	4.120	0,8	0,1	2.591	4.120	1.557	2.563	37,8	37,8
	<b>totale</b>	<b>688.395</b>	<b>538.641</b>	<b>1.212.734</b>	<b>100,0</b>	<b>34,4</b>	<b>483.911</b>	<b>769.975</b>	<b>540.017</b>	<b>524.733</b>	<b>70,1</b>	<b>44,5</b>
<b>Spese Missione</b>		<b>2.250.654</b>	<b>1.292.254</b>	<b>3.528.606</b>		<b>100,0</b>	<b>1.190.456</b>	<b>1.636.063</b>	<b>1.304.540</b>	<b>2.001.114</b>	<b>79,7</b>	<b>37,0</b>

(\*) Comprensivi delle variazioni in conto residui.

(\*\*) Impegni totali: dato calcolato sommando gli impegni effettivi e gli impegni assunti sui residui risultanti dalla differenza tra residui iniziali di stanziamento (F) e residui finali di stanziamento (F) rimasti nel conto residui.

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

Esaminando più da vicino i singoli programmi, il programma 1 è finanziato con quattro capitoli del MEF destinati agli investimenti riguardanti interamente trasferimenti. A fronte di uno stanziamento pari a 125,5 milioni e di una massa spendibile di 281,3 milioni, i pagamenti sulle autorizzazioni di cassa ammontano all'82,5 per cento.

In particolare si rileva che: per il capitolo 7072, relativo a mutui ventennali destinati all'intervento statale per l'edilizia a Napoli, i pagamenti sulle autorizzazioni di cassa sono pari al 67,8 per cento; per il 7536, relativo al Fondo per la concessione di contributi agli enti locali per il recupero dell'ambiente e la tutela dei beni culturali, i pagamenti sulle autorizzazioni di cassa risultano pari al 99,5 per cento.

Suscita perplessità, peraltro, il mancato stanziamento e l'assenza di pagamenti per i capitoli 7073, finalizzato all'incremento del patrimonio immobiliare destinato alla locazione di edilizia abitativa, e 7074, relativo al Fondo per il sostegno alle giovani coppie per l'acquisto di

abitazione principale in regime di edilizia convenzionata, che dovrebbero costituire un aspetto particolarmente qualificante nella realizzazione degli obiettivi fissati dal Governo.

Con riferimento al programma 3, il 95,5 per cento dello stanziamento è costituito da investimenti. Per questi ultimi, i pagamenti raggiungono il 71,5 per cento delle autorizzazioni e si riferiscono per la quasi totalità a trasferimenti (95,3 per cento). Peraltro, si evidenzia che le autorizzazioni costituiscono solo il 44,8 per cento della massa spendibile.

### 3.3.1. Programma 2 “Politiche abitative”

Questo programma nell’ambito della priorità politica 5 è chiamato a realizzare i due obiettivi strategici “Attuazione delle politiche abitative e miglioramento della qualità della vita nella città” e “Incrementare l’offerta abitativa” declinati ciascuno con un piano di azione.

Come già ricordato nella Relazione dello scorso anno il Dpef 2008-2011 dedicava una particolare attenzione a quella che era definita “la nuova questione urbana” e sottolineava l’esigenza di un’azione di decongestionamento delle città e, in termini più generali, di una nuova politica nazionale per le città e di un programma nazionale sulle politiche abitative, al quale si intendeva dedicare uno stanziamento compreso fra 1,2 e 1,5 miliardi annui<sup>106</sup>.

Gli interventi a favore della politica abitativa si potrebbero ricollegare a due importanti documenti dell’Unione europea: “l’Agenda dell’Unione europea” e la “Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili”, nei quali si sottolinea che una pianificazione urbana integrata è la condizione indispensabile per lo sviluppo sostenibile delle città europee e si propone di attuare idonee strategie per valorizzare il tessuto urbano e migliorare l’occupazione ed i trasporti urbani.

La struttura alla quale è affidata la realizzazione di questo programma è la nuova DG per le politiche abitative, che, in relazione ai citati obiettivi strategici, ha svolto un’attività di vigilanza in collaborazione con l’apposita Commissione centrale e ha tenuto i rapporti con le varie Amministrazioni centrali e decentrate nonché con il pubblico attraverso l’istituzione di un apposito sportello.

Dalle informazioni fornite dall’Amministrazione è emerso che i tagli operati dalle leggi n. 133/2008 e n. 2/2009 hanno determinato una carenza di fondi che ha comportato il blocco delle agevolazioni a diverse categorie, comprese quelle degli appartenenti alle forze armate di polizia. Tale provvedimento impone una verifica di coerenza con il rilancio dell’attività edilizia che costituisce una delle priorità del Governo.

La DG competente ha dato attuazione alla riforma delle locazioni con la fissazione dei criteri generali per la stipula dei contratti agevolati, l’individuazione dei requisiti per accedere ai contributi per il pagamento dei canoni, la ripartizione annuale tra le Regioni e Province autonome delle risorse assegnate annualmente al Fondo nazionale di sostegno per l’accesso alle

<sup>106</sup> Il Dpef 2008-2011 indicava i seguenti interventi che si sarebbero dovuti assumere nell’utilizzazione delle risorse finanziarie rese disponibili:

- realizzazione (con i 30 milioni stanziati dalla legge finanziaria 2007) dei piani straordinari predisposti dai Comuni ai sensi dell’art. 3 della legge n. 9 del 2007 nonché acquisto, recupero e locazione di alloggi da destinare al sistema dell’edilizia residenziale pubblica (ERP);
- recupero (entro sei mesi) e adattamento dell’ERP, con il ricorso a meccanismi di accelerazione anche delle procedure di appalto;
- finanziamento dei programmi regionali e sperimentali immediatamente cantierabili;
- immediato utilizzo per l’ERP di quota parte del patrimonio demaniale, soprattutto militare;
- aumento delle dotazioni di alloggi sociali nelle Regioni del Sud utilizzando quota dello stanziamento di 50 milioni destinato alle “zone franche”, di cui al comma 340 della Finanziaria 2007.

abitazioni in locazione, nonché l'aggiornamento dell'elenco dei Comuni ad alta tensione abitativa.

In merito al Fondo va rilevato che è stato effettuato il riparto, alle Regioni e Province autonome, delle risorse assegnate per l'anno 2008 (euro 205.568.967,29).

Per i profili finanziari del programma 2 va notato innanzitutto che esso assorbe il 57,6 per cento degli stanziamenti dell'intera missione e che gli interventi sono pari all'87 per cento circa degli stanziamenti del programma destinati essenzialmente a trasferimenti. Per questi ultimi, esaminando in particolare i capitoli, sono stati effettuati pagamenti solo per due di essi: il 1690, relativo al fondo nazionale per l'accesso alle abitazioni in locazione e il 1701, per contributi in conto interessi a favore di istituti vari e di Comuni.

Si registra una percentuale significativa, dato l'oggetto dell'intervento (in particolare per il capitolo 1690), pari all'87,3 per cento dei pagamenti sulle autorizzazioni di cassa, che costituiscono il 58,2 per cento della massa spendibile, anche se resta da erogare l'importo di 52,7 milioni per insufficiente disponibilità di cassa su tale capitolo relativamente al piano gestionale 1.

Come è noto, l'art. 11 della legge n. 133/2008, ha sostituito il Piano varato con la legge n. 222/2007 con un nuovo Piano nazionale di edilizia abitativa avente lo scopo di garantire, su tutto il territorio nazionale, i livelli minimi essenziali del fabbisogno abitativo e con l'obiettivo di superare in maniera organica e strutturale il disagio sociale ed il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa<sup>107</sup>.

Questo nuovo "Piano casa" tende a promuovere l'intervento di soggetti privati e l'uso di nuovi strumenti innovativi (fondi immobiliari, fondazioni bancarie, *project financing*, agevolazioni amministrative e premialità urbanistiche) per contribuire a dare risposte integrate alla soluzione del disagio urbano ed abitativo.

#### 4. Considerazioni conclusive

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale sono affidate le missioni 13, 14 e 19, è stato oggetto, in questi ultimi anni, di ricorrenti modifiche nella sua struttura con separazioni e successive unificazioni, seguite da nuove separazioni, e, nel 2008, dalla riunificazione dei due Dicasteri (Infrastrutture e Trasporti) in un unico Ministero.

L'attuale assetto è stato fissato con due nuovi regolamenti (n. 211 e n. 212/2008) che hanno disciplinato la riorganizzazione, sia centrale che periferica del Ministero riunificato.

Rispetto alle precedenti strutture si è realizzata un'importante diminuzione dei centri di responsabilità ridotti a 5 rispetto ai circa 20 dei due Ministeri prima della riunificazione.

<sup>107</sup> Il comma 3 dell'articolo 11 individua le seguenti modalità di attuazione del Piano nazionale di edilizia abitativa:

- a) costituzione di Fondi immobiliari destinati alla valorizzazione e all'incremento dell'offerta abitativa, ovvero alla promozione di strumenti finanziari e con la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati, articolati anche in un sistema integrato nazionale e locale, per l'acquisizione e la realizzazione di immobili per l'edilizia residenziale;
- b) incremento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica con le risorse derivanti dall'alienazione di alloggi di edilizia pubblica in favore degli occupanti muniti di titolo legittimo;
- c) promozione da parte di privati di interventi ai sensi della parte II, titolo III, capo III del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (promotore finanziario);
- d) agevolazioni, anche amministrative, in favore di cooperative edilizie costituite tra i soggetti destinatari degli interventi, potendosi anche prevedere termini di durata predeterminati per la partecipazione di ciascun socio, in considerazione del carattere solo transitorio dell'esigenza abitativa;
- e) programmi integrati di promozione di edilizia sociale e dei sistemi metropolitani.

Le vicende che hanno caratterizzato la vita di questo Ministero hanno certamente inciso sulla sua attività ed operatività e, nel periodo della separazione tra le due Amministrazioni, hanno creato difficoltà nella distribuzione delle competenze relative a materie spesso difficilmente scindibili.

Un tratto peculiare dell'Amministrazione in esame è rappresentato dalla tipologia di spesa prevalente, che è quella a carattere pluriennale, per una parte notevole degli interventi. Questi sono in alcuni settori gestiti direttamente dall'Amministrazione, ma in larga misura sono realizzati attraverso trasferimenti.

Dall'esposizione precedente è emerso che il MIT ha impostato la sua azione nel contesto europeo ponendo l'accento su alcune priorità, tra le quali spiccano lo sviluppo delle infrastrutture e delle grandi opere e la maggiore efficienza e sicurezza dei trasporti.

Il MIT, proprio per la sua formazione attraverso l'assorbimento di diversificate materie e strutture preesistenti (dai lavori pubblici ai trasporti, alla marina mercantile, all'edilizia), svolge molteplici attività sia di carattere operativo che di programmazione e di regolazione.

In merito a quest'ultima va segnalata, nel periodo di riferimento, l'attività riguardante il regolamento di esecuzione del codice dei contratti pubblici e la partecipazione alla formazione degli atti comunitari (nella c.d. "fase ascendente") e alla loro corretta applicazione ("fase discendente") nel nostro ordinamento, preparando le necessarie istruttorie nel caso di rilievi da parte delle Istituzioni comunitarie.

Il Ministero in esame è chiamato a svolgere anche un'attività di vigilanza nei confronti degli enti e società, operanti per la realizzazione di alcuni programmi; ciò vale in particolare per l'ANAS S.p.A. (Programma 14.7 "Sistemi stradali ed autostradali") e per RFI (Programma 14.4 "Sistemi ferroviari locali").

Dall'esame dei vari programmi emerge che alcuni di essi hanno visto una certa realizzazione. E' il caso dei programmi 13.2 ("Logistica ed intermodalità nel trasporto"), 13.5 ("Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario") e 14.5 ("Sistemi idrici, idraulici ed elettrici"). Altri sono in fase di realizzazione, come il 14.4 ("Sistemi ferroviari locali") ed il 14.7 ("Sistemi stradali ed autostradali"), che sono particolarmente articolati ed hanno una notevole estensione temporale.

Nella relazione sono evidenziate le criticità di alcuni programmi e settori. In particolare il programma 14.3 ("Opere strategiche"), pur tenendo conto della sua pluriannualità e di diverse difficoltà che esso ha incontrato, presenta varie criticità, che sono state prima evidenziate e che qui si ricordano brevemente.

Un dato riassume la criticità della situazione in cui versa il programma di infrastrutture strategiche: in sette anni, da quando esso è stato avviato con la delibera CIPE del 21.12.2001 a tutto il 2008 solo il 5,4 per cento delle opere è stato ultimato (in valore solo l'1,5 per cento). Né appare coerente con gli obiettivi programmatici del Governo (spostamento del baricentro dal trasporto su gomma a quello ferroviario e attenzione prevalente al Mezzogiorno) la ripartizione delle risorse (31,8 per cento ai corridoi ferroviari rispetto al 42,5 per cento ai corridoi stradali; 28,2 per cento al Sud rispetto al 52 per cento al Nord ed al 16,1 per cento al Centro).

In merito al programma 14.4, l'esigenza che si pone in primo piano è quella di una "razionalizzazione" dei rapporti tra RFI S.p.A e Stato, tanto nella determinazione degli oneri e dei finanziamenti pubblici, quanto nell'indicazione dei servizi e dei corrispettivi economici che RFI S.p.A. deve rendere alla parte pubblica.

In ordine al programma 14.7, va rilevato che il sistema della convenzione unica tra ANAS S.p.A. e le concessionarie autostradali, pur superando le incongruenze delle precedenti

convenzioni, va ad incidere sull'ordinario procedimento amministrativo di approvazione delle stesse. L'approvazione, infatti, *ex lege* delle convenzioni, comportando il rinnovo automatico e senza gara delle stesse, sottrae al meccanismo concorrenziale la parte più rilevante della rete autostradale italiana in essere e di futura realizzazione; elimina l'opportunità di affidare le diverse tratte, laddove economicamente possibile, a una pluralità di gestori e di promuovere forme di concorrenza comparativa.

Il programma 19.2 ("Politiche abitative") non trova una soddisfacente attuazione, ma ciò è dovuto sia ai molteplici, e talvolta contraddittori, interventi normativi succedutisi, sia alle drastiche riduzioni delle risorse di cui è stato oggetto.

In merito alle riduzioni va rilevato che esse hanno colpito vari programmi ed attività del MIT, incidendo sulla loro operatività. Alcune di queste riduzioni suscitano perplessità, perché riguardano aspetti delicati come quello della sicurezza. Né si può tacere l'assenza di pagamenti nel capitolo di bilancio dedicato al "Fondo per la mobilità dei disabili", che, pur nell'esiguità dello stanziamento (5 milioni), assume un importante significato di solidarietà.

La Corte non può esimersi dal richiamare quanto già sottolineato nelle precedenti Relazioni circa l'importanza crescente dell'intermodalità, soprattutto con le autostrade del mare, ai fini della riduzione progressiva del trasporto su gomma. Ciò risponde ad una precisa indicazione dell'Unione europea, fatta propria dallo stesso Governo e dal Parlamento.

ALLEGATO

PAGINA BIANCA

Tavola 1

## Opere del PIS per settore di intervento

(in milioni)

Settore intervento / Macro Area	Nr.Opere	Costo aggiornato	Risorse disponibili	Inc.% Costo/Costo Tot.	Inc. % Ris./Costo
<b>A1) Ferrovie rete alta capacità</b>	<b>4</b>	<b>15.660,00</b>	<b>622,34</b>	<b>13,41</b>	<b>3,97</b>
Nord	4	15.660,00	622,34	13,41	3,97
<b>A2) Ferrovie rete convenzionale</b>	<b>22</b>	<b>21.524,60</b>	<b>6.097,82</b>	<b>18,43</b>	<b>28,33</b>
Centro	4	3.453,04	830,34	2,96	24,05
Centro-Nord	1	2.303,76	54,00	1,97	2,34
Nord	12	12.971,53	2.911,76	11,11	22,45
Sud	5	2.796,27	2.301,72	2,39	82,31
<b>A3) Metropolitane</b>	<b>21</b>	<b>14.317,72</b>	<b>8.505,17</b>	<b>12,26</b>	<b>59,40</b>
Centro	1	3.047,42	2.643,78	2,61	86,75
Nord	15	7.169,38	3.656,66	6,14	51,00
Sud	5	4.100,91	2.204,72	3,51	53,76
<b>B1) Autostrade</b>	<b>19</b>	<b>27.028,05</b>	<b>22.670,12</b>	<b>23,14</b>	<b>83,88</b>
Centro	4	5.678,27	4.369,38	4,86	76,95
Nord	12	9.900,98	8.907,69	8,48	89,97
Sud	3	11.448,79	9.393,04	9,80	82,04
<b>B2) Strade</b>	<b>40</b>	<b>22.848,11</b>	<b>15.483,67</b>	<b>19,56</b>	<b>67,77</b>
Centro	11	5.669,33	2.797,78	4,85	49,35
Nord	15	10.011,93	7.903,34	8,57	78,94
Sud	14	7.166,85	4.782,56	6,14	66,73
<b>C1) Settore Idrico</b>	<b>27</b>	<b>1.400,20</b>	<b>1.444,54</b>	<b>1,20</b>	<b>103,17</b>
Sud	27	1.400,20	1.444,54	1,20	103,17
<b>D) Difesa del suolo</b>	<b>2</b>	<b>26,66</b>	<b>32,99</b>	<b>0,02</b>	<b>123,76</b>
Sud	2	26,66	32,99	0,02	123,76
<b>E1) Rete elettrica</b>	<b>5</b>	<b>916,00</b>	<b>915,73</b>	<b>0,78</b>	<b>99,97</b>
Centro	1	90,00	90,00	0,08	100,00
Italia*	1	700,00	699,73	0,60	99,96
Nord	2	107,00	107,00	0,09	100,00
Sud	1	19,00	19,00	0,02	100,00
<b>E2) Energia</b>	<b>1</b>	<b>877,00</b>	<b>877,00</b>	<b>0,75</b>	<b>100,00</b>
Sud	1	877,00	877,00	0,75	100,00
<b>F1) Edilizia</b>	<b>4</b>	<b>1.497,28</b>	<b>1.430,37</b>	<b>1,28</b>	<b>95,53</b>
Centro	1	322,26	322,26	0,28	100,00
Italia	3	1.175,02	1.108,11	1,01	94,31
<b>H1) Difesa del suolo - Mo.s.e.</b>	<b>1</b>	<b>4.271,63</b>	<b>3.243,00</b>	<b>3,66</b>	<b>75,92</b>
Nord	1	4.271,63	3.243,00	3,66	75,92
<b>H2) Ponte sullo Stretto</b>	<b>1</b>	<b>4.684,30</b>	<b>4.684,30</b>	<b>4,01</b>	<b>100,00</b>
Sud	1	4.684,30	4.684,30	4,01	100,00
<b>I1) Intermodalità</b>	<b>2</b>	<b>236,74</b>	<b>18,80</b>	<b>0,20</b>	<b>7,94</b>
Nord	2	236,74	18,80	0,20	7,94
<b>I2) Interporti</b>	<b>11</b>	<b>573,38</b>	<b>431,20</b>	<b>0,49</b>	<b>75,20</b>
Centro	4	149,98	125,58	0,13	83,73
Nord	2	109,30	108,33	0,09	99,12
Sud	5	314,10	197,30	0,27	62,81
<b>I3) Porti</b>	<b>4</b>	<b>939,78</b>	<b>434,46</b>	<b>0,80</b>	<b>46,23</b>
Centro	1	469,65	196,81	0,40	41,90
Nord	2	313,98	81,51	0,27	25,96
Sud	1	156,15	156,15	0,13	100,00
<b>Totale complessivo</b>	<b>164</b>	<b>116.801,43</b>	<b>66.891,50</b>	<b>100,00</b>	<b>57,27</b>

(\*) Italia: Multiregione.

Fonte dati: elaborazione della Corte dei conti di dati forniti dal Dipartimento della programmazione economica - CIPE "Rilevazione PIS 2008" con riferimento alla delibera n. 10 del 6/03/2009.

Tavola 2

## Opere del PIS per Macro area e Settore di intervento

(in milioni)

Macro Area/ Settore intervento	Nr. Opere	Costo aggiornato	Risorse disponibili	Inc. % Costo per Macro Area	Inc. % Ris. Disp.	Inc.% Costo/ Totale Costo
<b>Centro</b>	<b>27</b>	<b>18.879,96</b>	<b>11.375,93</b>	<b>100,00</b>	<b>60,25</b>	<b>16,16</b>
A2) Ferrovie rete convenzionale	4	3.453,04	830,34	18,29	24,05	
A3) Metropolitane	1	3.047,42	2.643,78	16,14	86,75	
B1) Autostrade	4	5.678,27	4.369,38	30,08	76,95	
B2) Strade	11	5.669,33	2.797,78	30,03	49,35	
E1) Rete elettrica	1	90,00	90,00	0,48	100,00	
F1) Edilizia	1	322,26	322,26	1,71	100,00	
I2) Interporti	4	149,98	125,58	0,79	83,73	
I3) Porti	1	469,65	196,81	2,49	41,90	
<b>Centro-Nord</b>	<b>1</b>	<b>2.303,76</b>	<b>54,00</b>	<b>100,00</b>	<b>2,34</b>	<b>1,97</b>
A2) Ferrovie rete convenzionale	1	2.303,76	54,00	100,00	2,34	
<b>Italia</b>	<b>4</b>	<b>1.875,02</b>	<b>1.807,83</b>	<b>100,00</b>	<b>96,42</b>	<b>1,61</b>
E1) Rete elettrica	1	700,00	699,73	37,33	99,96	
F1) Edilizia	3	1.175,02	1.108,11	62,67	94,31	
<b>Nord</b>	<b>67</b>	<b>60.752,47</b>	<b>27.560,42</b>	<b>100,00</b>	<b>45,37</b>	<b>52,01</b>
A1) Ferrovie rete alta capacità	4	15.660,00	622,34	25,78	3,97	
A2) Ferrovie rete convenzionale	12	12.971,53	2.911,76	21,35	22,45	
A3) Metropolitane	15	7.169,38	3.656,66	11,80	51,00	
B1) Autostrade	12	9.900,98	8.907,69	16,30	89,97	
B2) Strade	15	10.011,93	7.903,34	16,48	78,94	
E1) Rete elettrica	2	107,00	107,00	0,18	100,00	
H1) Difesa del suolo - Mo.s.e.	1	4.271,63	3.243,00	7,03	75,92	
I1) Intermodalità	2	236,74	18,80	0,39	7,94	
I2) Interporti	2	109,30	108,33	0,18	99,12	
I3) Porti	2	313,98	81,51	0,52	25,96	
<b>Sud</b>	<b>65</b>	<b>32.990,22</b>	<b>26.093,32</b>	<b>100,00</b>	<b>79,09</b>	<b>28,24</b>
A2) Ferrovie rete convenzionale	5	2.796,27	2.301,72	8,48	82,31	
A3) Metropolitane	5	4.100,91	2.204,72	12,43	53,76	
B1) Autostrade	3	11.448,79	9.393,04	34,70	82,04	
B2) Strade	14	7.166,85	4.782,56	21,72	66,73	
C1) Settore Idrico	27	1.400,20	1.444,54	4,24	103,17	
D) Difesa del suolo	2	26,66	32,99	0,08	123,76	
E1) Rete elettrica	1	19,00	19,00	0,06	100,00	
E2) Energia	1	877,00	877,00	2,66	100,00	
H2) Ponte sullo Stretto	1	4.684,30	4.684,30	14,20	100,00	
I2) Interporti	5	314,10	197,30	0,95	62,81	
I3) Porti	1	156,15	156,15	0,47	100,00	
<b>Totale complessivo</b>	<b>164</b>	<b>116.801,43</b>	<b>66.891,50</b>	<b>100,00</b>	<b>57,27</b>	<b>100,00</b>

Fonte dati: elaborazione della Corte dei conti di dati forniti dal Dipartimento della programmazione economica - CIPE "Rilevazione PIS 2008" con riferimento alla delibera n. 10 del 6/03/2009.

Tavola 3

## Stato attuativo delle Opere del PIS per Settore di intervento

(in milioni)

Stato attuativo/Settore intervento	Nr. opere	Costo opera	Stato avanzamento 2008	Stato avanzamento 2013	Risorse disponibili	Fabbisogno	% SAL*2008	% SAL*2013
<b>A) In progettazione</b>	<b>68</b>	<b>63.269,38</b>	<b>316,95</b>	<b>63.269,59</b>	<b>25.382,50</b>	<b>37.886,88</b>	<b>0,50</b>	<b>100,00</b>
A1) Ferrovie rete alta capacità	3	10.600,00	10,68	10.600,00	424,96	10.175,04	0,10	100,00
A2) Ferrovie rete convenzionale	16	20.003,12	150,11	20.003,46	4.947,65	15.055,47	0,75	100,00
A3) Metropolitane	9	5.615,73	35,59	5.615,70	851,13	4.764,61	0,63	100,00
B1) Autostrade	8	10.212,46	40,59	10.212,50	8.903,57	1.308,89	0,40	100,00
B2) Strade	21	15.079,67	2,80	15.079,60	9.011,18	6.068,49	0,02	100,00
C1) Settore Idrico	3	80,37	0,16	80,37	80,37	0,00	0,20	100,00
E2) Energia	1	877,00	68,00	877,00	877,00		7,75	100,00
I1) Intermodalità	2	236,74	7,52	236,74	18,80	217,94	3,18	100,00
I2) Interporti	2	94,16	1,50	94,20	30,19	63,98	1,59	100,04
I3) Porti	3	470,13	0,00	470,02	237,66	232,47	0,00	99,98
<b>A1) In progettazione/gara</b>	<b>1</b>	<b>469,65</b>	<b>46,68</b>	<b>469,63</b>	<b>196,81</b>	<b>272,85</b>	<b>9,94</b>	<b>99,99</b>
I3) Porti	1	469,65	46,68	469,63	196,81	272,85	9,94	99,99
<b>B) In gara</b>	<b>11</b>	<b>9.031,56</b>	<b>974,23</b>	<b>9.030,99</b>	<b>8.429,09</b>	<b>602,47</b>	<b>10,79</b>	<b>99,99</b>
A3) Metropolitane	2	880,75	148,54	880,75	868,38	12,38	16,87	100,00
B1) Autostrade	2	2.586,67	126,03	2.586,71	1.921,81	664,87	4,87	100,00
B2) Strade	2	600,29	1,80	600,04	676,28	-75,99	0,30	99,96
C1) Settore Idrico	3	184,82	13,86	184,77	208,01	-23,19	7,50	99,97
H2) Ponte sullo Stretto	1	4.684,30	684,00	4.684,00	4.684,30		14,60	99,99
I2) Interporti	1	94,72	0,00	94,72	70,32	24,41	0,00	100,00
<b>B1) In gara/affidato</b>	<b>23</b>	<b>5.037,61</b>	<b>60,65</b>	<b>5.038,21</b>	<b>4.216,53</b>	<b>821,08</b>	<b>1,20</b>	<b>100,01</b>
A2) Ferrovie rete convenzionale	6	1.521,48	41,53	1.521,67	1.150,18	371,30	2,73	100,01
A3) Metropolitane	3	682,39	0,00	682,40	614,89	67,50	0,00	100,00
B1) Autostrade	2	514,81	4,88	515,27	514,81		0,95	100,09
B2) Strade	5	1.865,70	0,23	1.866,00	1.509,09	356,61	0,01	100,02
C1) Settore Idrico	6	427,16	14,00	426,79	401,49	25,66	3,28	99,91
I2) Interporti	1	26,08	0,00	26,08	26,08		0,00	100,00
<b>B2) In gara/lavori cantierati</b>	<b>2</b>	<b>862,13</b>	<b>286,20</b>	<b>862,19</b>	<b>698,82</b>	<b>163,30</b>	<b>33,20</b>	<b>100,01</b>
A3) Metropolitane	1	748,46	277,40	748,52	606,99	141,47	37,06	100,01
I2) Interporti	1	113,67	8,80	113,67	91,83	21,84	7,74	100,00
<b>D) Lavori cantierati</b>	<b>48</b>	<b>35.352,48</b>	<b>7.296,25</b>	<b>35.352,14</b>	<b>25.560,35</b>	<b>9.792,14</b>	<b>20,64</b>	<b>100,00</b>
A1) Ferrovie rete alta capacità	1	5.060,00	197,38	5.060,00	197,38	4.862,62	3,90	100,00
A3) Metropolitane	6	6.390,38	1.373,02	6.389,70	5.563,78	826,60	21,49	99,99
B1) Autostrade	5	12.095,61	1.965,09	12.096,07	10.039,86	2.055,75	16,25	100,00
B2) Strade	8	4.330,77	768,93	4.330,47	3.362,48	968,29	17,75	99,99
C1) Settore Idrico	14	656,61	346,15	657,02	699,16	-42,55	52,72	100,06
D) Difesa del suolo	2	26,66	13,22	26,66	32,99	-6,33	49,60	100,00
E1) Rete elettrica	2	790,00	303,76	789,66	789,73	0,27	38,45	99,96
F1) Edilizia	4	1.497,28	413,90	1.497,41	1.430,37	66,91	27,64	100,01
H1) Difesa del suolo - Mo.s.e.	1	4.271,63	1.813,60	4.271,63	3.243,00	1.028,63	42,46	100,00
I2) Interporti	5	233,56	101,20	233,53	201,61	31,95	43,33	99,99
<b>E) Ultimati</b>	<b>8</b>	<b>1.893,02</b>	<b>1.801,05</b>	<b>1.892,94</b>	<b>1.887,05</b>	<b>5,97</b>	<b>95,14</b>	<b>100,00</b>
B1) Autostrade	1	1.055,46	966,41	1.055,43	1.055,46	0,00	91,56	100,00

*Segue Tavola 3*

B2) Strade	2	649,13	646,26	649,12	638,89	10,24	99,56	100,00
C1) Settore Idrico	1	51,25	51,20	51,20	55,51	-4,27	99,91	99,91
E1) Rete elettrica	3	126,00	126,00	126,00	126,00		100,00	100,00
I2) Interporti	1	11,18	11,18	11,18	11,18		100,00	100,00
<b>E1) Ultimati/lavori cantierati</b>	<b>1</b>	<b>121,15</b>	<b>39,29</b>	<b>121,15</b>	<b>133,34</b>	<b>-12,19</b>	<b>32,43</b>	<b>100,00</b>
B2) Strade	1	121,15	39,29	121,15	133,34	-12,19	32,43	100,00
<b>I) Non rilevato</b>	<b>2</b>	<b>764,43</b>	<b>1,10</b>	<b>764,44</b>	<b>387,01</b>	<b>377,43</b>	<b>0,14</b>	<b>100,00</b>
B1) Autostrade	1	563,03	0,00	563,03	234,61	328,43	0,00	100,00
B2) Strade	1	201,40	1,10	201,41	152,40	49,00	0,55	100,00
<b>Totale complessivo</b>	<b>164</b>	<b>116.801,43</b>	<b>10.822,39</b>	<b>116.801,26</b>	<b>66.891,50</b>	<b>49.909,93</b>	<b>9,27</b>	<b>100,00</b>

(\*) SAL: Stato avanzamento lavori.

Fonte dati: elaborazione della Corte dei conti di dati forniti dal Dipartimento della programmazione economica - CIPE "Rilevazione PIS 2008" con riferimento alla delibera n. 10 del 6/03/2009 e dal Ministero delle infrastrutture - Struttura tecnica di missione.

Tavola 4

## Stato attuativo delle Opere del PIS per Macro area e Settore di intervento

(in milioni)

Stato attuativo / Settore intervento	Centro		Centro-Nord		Italia		Nord		Sud		Totale	
	Nr.	Costo	Nr.	Costo	Nr.	Costo	Nr.	Costo	Nr.	Costo	Nr.	Costo
<b>A) In progettazione</b>	<b>13</b>	<b>11.170,59</b>	<b>1</b>	<b>2.303,76</b>			<b>37</b>	<b>40.370,04</b>	<b>17</b>	<b>9.425,00</b>	<b>68</b>	<b>63.269,38</b>
A1) Ferrovie rete alta capacità							3	10.600,00			3	10.600,00
A2) Ferrovie rete convenzionale	4	3.453,04	1	2.303,76			7	11.669,32	4	2.577,00	16	20.003,12
A3) Metropolitane							7	4.159,68	2	1.456,05	9	5.615,73
B1) Autostrade	3	5.456,25					5	4.756,21			8	10.212,46
B2) Strade	5	2.243,30					11	8.634,10	5	4.202,28	21	15.079,67
C1) Settore Idrico									3	80,37	3	80,37
E2) Energia									1	877,00	1	877,00
I1) Intermodalità							2	236,74			2	236,74
I2) Interporti	1	18,00							1	76,16	2	94,16
I3) Porti							2	313,98	1	156,15	3	470,13
<b>A1) In progettazione/gara</b>	<b>1</b>	<b>469,65</b>									<b>1</b>	<b>469,65</b>
I3) Porti	1	469,65									1	469,65
<b>B) In gara</b>	<b>1</b>	<b>94,72</b>					<b>5</b>	<b>3.549,13</b>	<b>5</b>	<b>5.387,71</b>	<b>11</b>	<b>9.031,56</b>
A3) Metropolitane							2	880,75			2	880,75
B1) Autostrade							2	2.586,67			2	2.586,67
B2) Strade							1	81,70	1	518,59	2	600,29
C1) Settore Idrico									3	184,82	3	184,82
H2) Ponte sullo Stretto									1	4.684,30	1	4.684,30
I2) Interporti	1	94,72									1	94,72
<b>B1) In gara/affidato</b>	<b>3</b>	<b>349,26</b>					<b>11</b>	<b>2.787,12</b>	<b>9</b>	<b>1.901,23</b>	<b>23</b>	<b>5.037,61</b>
A2) Ferrovie rete convenzionale							5	1.302,21	1	219,27	6	1.521,48
A3) Metropolitane							3	682,39			3	682,39
B1) Autostrade							2	514,81			2	514,81
B2) Strade	2	323,18					1	287,71	2	1.254,81	5	1.865,70
C1) Settore Idrico									6	427,16	6	427,16
I2) Interporti	1	26,08									1	26,08
<b>B2) In gara/lavori cantierati</b>									<b>2</b>	<b>862,13</b>	<b>2</b>	<b>862,13</b>
A3) Metropolitane									1	748,46	1	748,46
I2) Interporti									1	113,67	1	113,67
<b>D) Lavori cantierati</b>	<b>7</b>	<b>6.171,65</b>			<b>4</b>	<b>1.875,02</b>	<b>11</b>	<b>13.376,15</b>	<b>26</b>	<b>13.929,66</b>	<b>48</b>	<b>35.352,48</b>
A1) Ferrovie rete alta capacità							1	5.060,00			1	5.060,00
A3) Metropolitane	1	3.047,42					3	1.446,55	2	1.896,40	6	6.390,38
B1) Autostrade	1	222,02					2	1.480,26	2	10.393,33	5	12.095,61
B2) Strade	3	2.489,95					2	1.008,42	3	832,40	8	4.330,77
C1) Settore Idrico									14	656,61	14	656,61
D) Difesa del suolo									2	26,66	2	26,66
E1) Rete elettrica	1	90,00			1	700,00					2	790,00
F1) Edilizia	1	322,26			3	1.175,02					4	1.497,28
H1) Difesa del suolo - Mo.s.e.							1	4.271,63			1	4.271,63
I2) Interporti							2	109,30	3	124,27	5	233,56
<b>E) Ultimati</b>	<b>2</b>	<b>624,09</b>					<b>2</b>	<b>107,00</b>	<b>4</b>	<b>1.161,93</b>	<b>8</b>	<b>1.893,02</b>
B1) Autostrade									1	1.055,46	1	1.055,46

*Segue Tavola 4*

B2) Strade	1	612,91						1	36,22	2	649,13	
C1) Settore Idrico								1	51,25	1	51,25	
E1) Rete elettrica						2	107,00	1	19,00	3	126,00	
I2) Interporti	1	11,18								1	11,18	
<b>E1) Ultimati/lavori cantierati</b>								<b>1</b>	<b>121,15</b>	<b>1</b>	<b>121,15</b>	
B2) Strade								1	121,15	1	121,15	
<b>I) Non rilevato</b>						<b>1</b>	<b>563,03</b>	<b>1</b>	<b>201,40</b>	<b>2</b>	<b>764,43</b>	
B1) Autostrade						1	563,03			1	563,03	
B2) Strade								1	201,40	1	201,40	
<b>Totale complessivo</b>	<b>27</b>	<b>18.879,96</b>	<b>1</b>	<b>2.303,76</b>	<b>4</b>	<b>1.875,02</b>	<b>67</b>	<b>60.752,47</b>	<b>65</b>	<b>32.990,22</b>	<b>164</b>	<b>116.801,43</b>

(\*) SAL: Stato avanzamento lavori.

Fonte dati: elaborazione della Corte dei conti di dati forniti dal Dipartimento della programmazione economica - CIPE "Rilevazione PIS 2008" con riferimento alla delibera n. 10 del 6/03/2009 e dal Ministero delle infrastrutture - Struttura tecnica di missione.

Tavola 5

## Fonti di finanziamento delle Opere del PIS per Settore di intervento

(in milioni)

Settore intervento / Macro Area	Inc.% Ris./totale	% Risorse LO	% Risorse ANAS	% Risorse RFI	% Risorse Stato	% Risorse da fondi comunitari	% Risorse da Regione e Provincia	% Risorse da Comuni	% Risorse da Privati
<b>A1) Ferrovie rete alta capacità</b>	<b>0,93</b>	<b>0,11</b>		<b>10,06</b>					
Nord	0,93	0,11		10,06					
<b>A2) Ferrovie rete convenzionale</b>	<b>9,12</b>	<b>2,12</b>		<b>83,94</b>	<b>1,26</b>	<b>35,63</b>	<b>0,01</b>		<b>0,13</b>
Centro	1,24	0,64		12,26	0,01				
Centro-Nord	0,08				0,40				
Nord	4,35	1,04		36,34	0,81	28,76	0,01		0,13
Sud	3,44	0,44		35,35	0,04	6,87			
<b>A3) Metropolitane</b>	<b>12,71</b>	<b>15,52</b>		<b>0,13</b>	<b>19,44</b>		<b>47,37</b>	<b>99,69</b>	<b>2,67</b>
Centro	3,95	3,88			8,47		7,52	42,43	
Nord	5,47	8,11		0,13	6,09		11,70	38,90	2,67
Sud	3,30	3,53			4,87		28,16	18,36	
<b>B1) Autostrade</b>	<b>33,89</b>	<b>19,03</b>	<b>60,92</b>	<b>2,90</b>	<b>47,33</b>	<b>30,43</b>	<b>1,64</b>		<b>46,27</b>
Centro	6,53	2,55	14,27						14,68
Nord	13,32	2,47	1,54	2,90	1,53	0,01	0,06		31,59
Sud	14,04	14,01	45,12		45,81	30,43	1,58		
<b>B2) Strade</b>	<b>23,15</b>	<b>30,15</b>	<b>39,08</b>		<b>21,45</b>	<b>30,39</b>	<b>43,86</b>		<b>23,78</b>
Centro	4,18	15,80	1,73		1,81		5,33		0,63
Nord	11,82	5,66	9,45		11,80		12,90		19,48
Sud	7,15	8,69	27,91		7,85	30,39	25,64		3,67
<b>C1) Settore Idrico</b>	<b>2,16</b>	<b>5,74</b>			<b>2,65</b>	<b>2,89</b>	<b>4,78</b>		<b>0,43</b>
Sud	2,16	5,74			2,65	2,89	4,78		0,43
<b>D) Difesa del suolo</b>	<b>0,05</b>	<b>0,23</b>							
Sud	0,05	0,23							
<b>E1) Rete elettrica</b>	<b>1,37</b>					<b>0,05</b>			<b>3,55</b>
Centro	0,13								0,35
Italia	1,05					0,05			2,71
Nord	0,16								0,41
Sud	0,03								0,07
<b>E2) Energia</b>	<b>1,31</b>								<b>3,40</b>
Sud	1,31								3,40
<b>F1) Edilizia</b>	<b>2,14</b>	<b>3,62</b>		<b>2,97</b>	<b>4,13</b>				<b>0,69</b>
Centro	0,48	1,77			0,53				
Italia	1,66	1,85		2,97	3,60				0,69
<b>H1) Difesa del suolo - Mo.s.e.</b>	<b>4,85</b>	<b>21,01</b>			<b>2,07</b>				
Nord	4,85	21,01			2,07				
<b>H2) Ponte sullo Stretto</b>	<b>7,00</b>								<b>18,15</b>
Sud	7,00								18,15
<b>I1) Intermodalità</b>	<b>0,03</b>				<b>0,10</b>			<b>0,31</b>	
Nord	0,03				0,10			0,31	
<b>I2) Interporti</b>	<b>0,64</b>	<b>1,07</b>			<b>0,48</b>	<b>0,60</b>	<b>2,34</b>		<b>0,57</b>
Centro	0,19	0,60					1,61		

*Segue Tavola 5*

	Nord	0,16	0,15			0,24		0,11		0,20
	Sud	0,29	0,32			0,24	0,60	0,63		0,36
	<b>13) Porti</b>	<b>0,65</b>	<b>1,38</b>			<b>1,08</b>				<b>0,36</b>
	Centro	0,29	1,00							0,22
	Nord	0,12	0,23			0,36				
	Sud	0,23	0,15			0,71				0,15
	<b>Inc % Risorse</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
	<b>Valore risorse</b>	<b>66.891,50</b>	<b>14.092,78</b>	<b>1.556,34</b>	<b>6.028,83</b>	<b>13.578,58</b>	<b>1.499,65</b>	<b>2.554,48</b>	<b>1.778,68</b>	<b>25.802,16</b>
	<b>Inc. % Fonti di finanziamento</b>	<b>100,00</b>	<b>21,07</b>	<b>2,33</b>	<b>9,01</b>	<b>20,30</b>	<b>2,24</b>	<b>3,82</b>	<b>2,66</b>	<b>38,57</b>

Fonte dati: elaborazione della Corte dei conti di dati forniti dal Dipartimento della programmazione economica – CIPE.  
 "Rilevazione PIS 2008" con riferimento alla delibera n. 10 del 6/03/2009.