

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	111
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:	
In merito al 9° Rapporto sull'attuazione della « legge obiettivo »	111
ALLEGATO (Nota di sintesi)	113

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 11 marzo 2015.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.05 alle 15.25 e dalle 15.40 alle 15.50.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Mercoledì 11 marzo 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 15.25.

In merito al 9° Rapporto sull'attuazione della « legge obiettivo »

Ermete REALACCI, *presidente*, rende comunicazioni sul 9° Rapporto sull'attuazione del Programma delle Infrastrutture strategiche. Precisa che il Rapporto, elaborato dal Servizio Studi della Camera, su mandato dell'VIII Commissione, in collaborazione con l'Autorità nazionale anti-corruzione e l'istituto di ricerca Cresme, giunto alla nona edizione, fornisce un'analisi approfondita sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche in Italia con dati ed elementi di informazione aggiornati al 31 dicembre 2014.

Aggiunge che i rapporti hanno fornito in questi anni al Parlamento, ma anche agli operatori del settore e a tutti i cittadini interessati, vista la loro piena accessibilità sul sito web della Camera, uno strumento continuativo di conoscenza e di analisi sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche comprese nel Programma della « legge obiettivo », inserendosi nel dibattito sulle politiche infrastrutturali. Alla pubblicazione dei rapporti negli ultimi anni si è accompagnata l'implementazione del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), anch'esso accessibile sul sito *web* della Camera, che consente di consultare i dati relativi a tutte le infrastrutture comprese nel Programma ed elementi di dettaglio concernenti le opere deliberate dal CIPE contenuti nelle relative schede opera. Alla parte « storica » del Rapporto anche quest'anno si aggiungono una nota di sintesi e due approfondimenti tematici riguardanti rispettivamente il recepimento delle direttive europee sui contratti pubblici negli scenari dell'innovazione e le modifiche del quadro normativo in materia di infrastrutture. Il primo approfondimento analizza le principali norme contenute nella nuova disciplina europea in materia di appalti pubblici e concessioni e

i provvedimenti adottati per il suo recepimento in alcuni Stati membri dell'Unione europea e in Italia. Il focus, inoltre, analizza gli scenari di innovazione e digitalizzazione, che stanno interessando il settore delle costruzioni e delle opere pubbliche e che stanno mutando sostanzialmente il contesto nel quale opererà l'attività di adeguamento dell'ordinamento nazionale alle direttive. Infine, il secondo focus si occupa delle recenti modifiche normative, riguardanti le infrastrutture strategiche, che hanno contraddistinto il periodo successivo alla presentazione della ottava edizione del Rapporto.

In conclusione, rileva che i contenuti del 9° Rapporto sono efficacemente evidenziati nella nota di sintesi del Rapporto medesimo (*vedi allegato*).

Enrico BORGHI (PD), nel ringraziare per il proficuo lavoro svolto, rileva che dal Rapporto testé presentato emerge in tutta evidenza la necessità di una maggiore interlocuzione con il Governo, volta a promuovere più incisive ed efficaci politiche di sviluppo. Osserva, inoltre, come la materia dei lavori pubblici non vada affrontata esclusivamente, come avvenuto in passato, nell'ottica della lotta alla corruzione, dovendo invece essere considerata anche in relazione al tema dell'innovazione in grado di rilanciare la competitività del sistema. In proposito, ricorda come la proposta di legge C 344 sui centri storici si muova proprio in tale direzione.

Tino IANNUZZI (PD), esprime un vivo ringraziamento per il Rapporto testé presentato ricco di utili elementi al fine di approfondire l'analisi sull'applicazione della legge obiettivo e sullo stato di attua-

zione del programma. Sottolineata la centralità dei processi innovativi, giudica necessario pervenire ad un miglioramento qualitativo con riferimento alla normativa del codice degli appalti, anche al fine di modificare le tecniche di progettazione e costruzione delle infrastrutture e di formare figure professionali specifiche. Nel richiamare infine l'attenzione sull'esigenza, nell'ambito del quadro normativo di riferimento, di riconsiderare il ruolo della progettazione preliminare, auspica che i fondi europei vengano utilizzati per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali del Paese.

Ermete REALACCI, *presidente*, preso atto di quanto emerso dal Rapporto, oggetto di apprezzamento unanime da parte dei commissari, osserva come dovrebbero essere introdotte modifiche normative allo scopo di migliorare l'efficienza del sistema. Nell'associarsi alle considerazioni dei colleghi Borghi e Iannuzzi in ordine alla rilevanza del tema dell'innovazione, auspica quindi che l'*iter* della riforma sul codice degli appalti, attualmente in corso presso l'altro ramo del Parlamento, possa pervenire a rapida conclusione. Rilevato che le risorse finanziarie disponibili, peraltro assai limitate, dovrebbero essere impiegate in modo più efficiente e selettivo, evidenzia come il prossimo « Allegato Infrastrutture » non dovrebbe esaurirsi in un elenco di opere, ma nella individuazione delle priorità a livello infrastrutturale. Auspica che in tale ottica possa svolgersi un confronto con il Governo in Commissione.

Dichiara quindi conclusa la seduta.

La seduta termina alle 15.40.

ALLEGATO

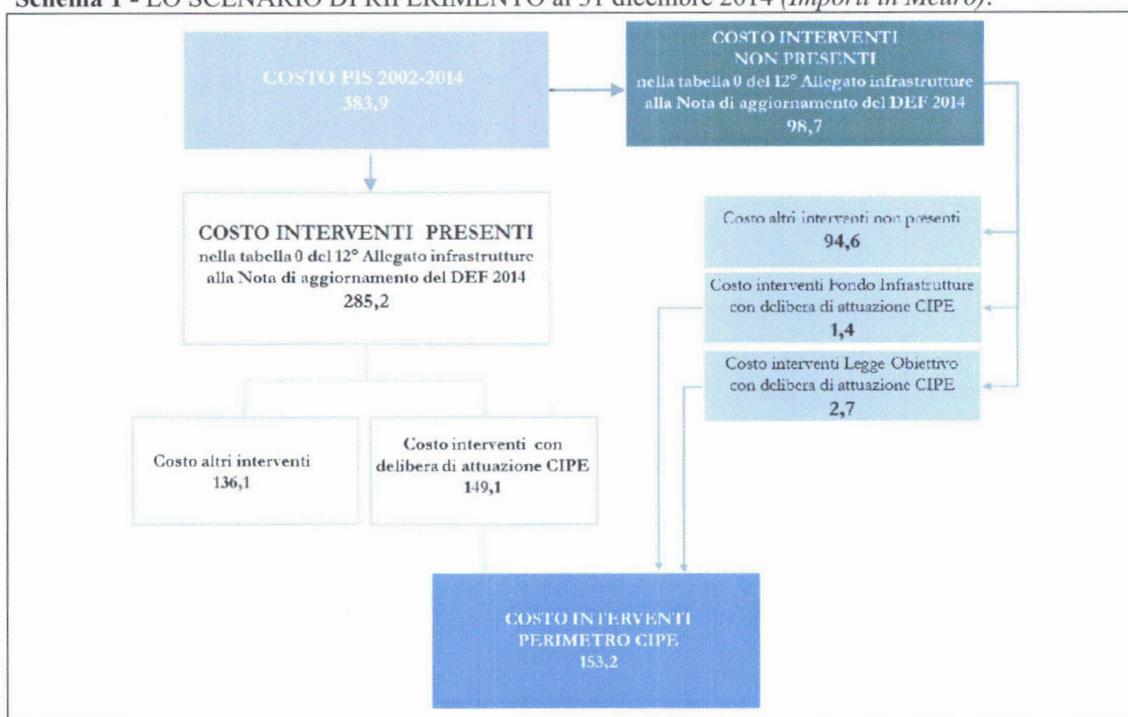
9° Rapporto sull'attuazione della « legge obiettivo »

NOTA DI SINTESI

1. L'evoluzione del Programma delle infrastrutture strategiche 2002-2014. 2. Le opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 dicembre 2014.

1. L'evoluzione del Programma delle Infrastrutture Strategiche 2002-2014. L'analisi sull'evoluzione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) tra il 2002 e il 2014 prende in considerazione 1.420 lotti relativi a 419 infrastrutture, il cui costo complessivo presunto è pari a 383 miliardi 857 milioni di euro.

Schema 1 - LO SCENARIO DI RIFERIMENTO al 31 dicembre 2014 (*Importi in Meuro*).



Rispetto all'universo delle infrastrutture considerate, il valore delle 201 opere deliberate dal CIPE, ovvero con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati, è di 153,2 miliardi di euro, pari al 40 per cento dell'intero costo.

Rispetto all'ottavo Rapporto (che recava dati aggiornati ad ottobre 2013), escludendo i procedimenti interrotti, il numero delle infra-

strutture è aumentato di sedici unità, da 403 a 419 (17 nuove infrastrutture e cambio di livello, da infrastruttura a intervento, del progetto « Ammodernamento e potenziamento della linea Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna »), mentre il costo complessivo del Programma oggetto di analisi è aumentato di 8.570 milioni (+2,3 per cento). Queste dinamiche sono il risultato dell'inserimento di alcuni nuovi interventi su indicazione dell'11° Allegato infrastrutture di cui alla delibera CIPE 26/2014 (fanno parte di questo gruppo, tra gli altri, l'accessibilità ferroviaria Malpensa-terminal T1-T2, l'autostrada regionale Cispadana, gli interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella laguna veneta, il completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA – S.S. n. 268 « del Vesuvio », alcuni interventi nell'ambito della Piastra logistica della Sardegna tra i quali l'eliminazione degli svincoli a raso sulla SS 554, alcuni interventi nei porti di Trieste e Napoli) e del 12° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2014 (fanno parte di questo gruppo gli interventi delle macro opere « Decreto destinazione Italia » e « decreto-legge 133/2014 »), del costo di circa 4,4 miliardi, nonché dell'incremento del costo degli interventi già monitorati con l'8° Rapporto (circa 4,1 miliardi).

Del totale di 383,9 miliardi gli interventi presenti nella tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2014 sono pari a 285,2 miliardi. I restanti 98,7 miliardi sono riferiti a interventi esclusi da tale tabella e non presenti nei documenti programmatici trasmessi dal Governo nel corso degli ultimi anni, ma che continuano ad essere oggetto di monitoraggio in quanto consentono di fornire un quadro completo rispetto all'evoluzione storica del Programma. Con il 9° Rapporto, l'analisi sullo stato di attuazione del Programma si concentra sugli interventi presenti nella tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2014. Tale scelta risponde, tra l'altro, all'esigenza di considerare il 12° Allegato il quadro programmatico di riferimento per la programmazione europea 2014-2020, come richiesto dalla Conferenza unificata e dal CIPE, e per le intese generali quadro con le regioni.

Rispetto al costo degli interventi presenti nel 12° Allegato pari a 285,2 miliardi, il 52 per cento (149,1 miliardi) è relativo al costo degli interventi con delibera di attuazione CIPE al 31 dicembre 2014 e il restante 48 per cento (136,1 miliardi) a quello degli altri interventi del PIS.

Rispetto all'impatto del Programma sul territorio il Rapporto conferma le percentuali di riparto dei costi tra le due macro aree territoriali a fronte di un significativo incremento della quota del Centro-Nord nel caso del perimetro del deliberato CIPE a seguito dell'ingresso dell'autostrada Orte-Mestre. Il costo delle infrastrutture strategiche localizzate in tale ambito territoriale è di 192 miliardi e 137 milioni di euro contro i 90 miliardi e 469 milioni di euro del Mezzogiorno e i 2 miliardi e 577 milioni di opere non ripartibili.

Si tratta di valori che, in termini percentuali, corrispondono, rispettivamente, al 67,4 per cento (era il 67,3 per cento ad ottobre 2013, considerando gli interventi presenti nella tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013, trasmesso al Parlamento il 30 settembre 2013) e al 31,7 per cento (era

il 32,1 per cento ad ottobre 2013), con uno 0,9 per cento di opere non ripartibili (era dello 0,6 per cento), a fronte di una superficie pari, rispettivamente, al 59,2 per cento e al 40,8 per cento, e ad una distribuzione della popolazione residente pari al 65,6 per cento e al 34,4 per cento in base ai dati demografici Istat sulla popolazione residente aggiornati al 1° gennaio 2014.

Nelle regioni del Centro-Nord, nell'ultimo anno, l'attenzione è stata posta principalmente sui collegamenti autostradali da realizzare con i capitali privati, sulle infrastrutture ferroviarie per il completamento e la connessione della rete AV/AC nazionale con quella europea, sulle reti metropolitane dell'area milanese e di Roma, nonché sugli interventi legati all'evento Expo Milano 2015, sul Porto di Trieste e su interventi per la sicurezza dei traffici nella laguna di Venezia.

Nelle regioni del Mezzogiorno invece l'attenzione, oltre al completamento delle autostrade Salerno-Reggio Calabria, 106 Jonica e di alcune tratte autostradali siciliane e della rete metropolitana campana, nell'ultimo anno è stata posta principalmente sulle reti – stradale e ferroviaria – e sui porti della Campania, nonché sulle reti stradale e ferroviaria della Sardegna. I commi da 1 a 9 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 133 del 2014 (cd. « Sblocca Italia ») contengono, inoltre, alcune disposizioni volte a velocizzare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina.

Dall'analisi comparata dei diversi monitoraggi risulta sostanzialmente confermata la stabilizzazione del perimetro oggetto di analisi negli ultimi anni. Con l'ultimo aggiornamento, prosegue l'attenzione nei confronti dei cantieri in corso, delle infrastrutture finanziate con capitali privati, degli interventi legati all'evento Expo Milano 2015, nonché per gli interventi di manutenzione delle strade e di messa in sicurezza degli edifici e del territorio. I nuovi inserimenti nel Programma riguardano, infatti, interventi prevalentemente volti al perseguimento delle finalità, in tema di infrastrutture, previste dal decreto-legge n. 145/2013, cd. « Decreto destinazione Italia », ossia la realizzazione dei progetti cantierabili relativi a opere di connessione indispensabili per lo svolgimento dell'Evento Expo 2015, e dal decreto-legge n. 133/2014, che provvede a destinare risorse per la continuità dei cantieri in corso e per nuovi progetti, volti tra l'altro alla manutenzione del territorio, nonché alla riqualificazione ed alla messa in sicurezza degli edifici pubblici.

Risulta, altresì, confermata l'attenzione già evidenziata nel precedente Rapporto nei confronti degli interventi di piccola dimensione con finalità di manutenzione delle strade (programma degli interventi ANAS), che erano stati inseriti nel programma nella macro opera « Decreto del fare » e che vengono rifinanziati dal decreto-legge n. 133 del 2014, e di quelli destinati ai Comuni; a quest'ultimo proposito, oltre al Programma Seimila campanili già presente e inserito nel precedente monitoraggio, si segnala l'ingresso nel Programma delle opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei ministri dal 2 al 15 giugno 2014. Nel contempo, diventa sempre più urgente l'esigenza di razionalizzazione e di selezione delle priorità degli interventi inseriti nel Programma come evidenziato da ultimo anche dal CIPE nella delibera n. 26 del 2014, in cui ha espresso parere favorevole sull'11° Allegato infrastrutture. Come evidenziato nelle

schede delle singole opere è in corso, inoltre, a livello regionale un processo finalizzato a selezionare le priorità. Gli esiti di tale processo potranno essere meglio verificati nel prossimo monitoraggio.

Rispetto al costo degli interventi presenti nel 12° Allegato, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 136,3 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a 148,9 miliardi includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari al 48 per cento del costo: per il 29 per cento sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 19 per cento da finanziamenti privati.

Le risorse assegnate nell'ultimo anno risultano destinate principalmente ai cantieri in corso o per consentire l'avvio di nuovi cantieri. In particolare, il rifinanziamento del Fondo cd. «Sblocca cantieri» conferma l'importanza di assegnare risorse a opere dotate del requisito della cantierabilità.

L'analisi della scomposizione delle diverse fonti di finanziamento pubblico tiene conto degli aggiornamenti dell'ultimo anno rispetto alle revoche e alle riassegnazioni di risorse, nonché alla rimodulazione e alla riprogrammazione di risorse già assegnate.

Quanto alle principali tipologie di finanziamento delle infrastrutture strategiche individuate al 31 dicembre 2014, quella che riunisce le risorse a carico dei fondi della «Legge Obiettivo», pari a circa 16,8 miliardi, rappresenta il 12,3 per cento delle disponibilità totali e il 20,3 per cento di quelle pubbliche.

Al Fondo «sblocca cantieri» sono invece attribuiti 5,7 miliardi (4,2 per cento delle disponibilità totali e 6,9 per cento di quelle pubbliche), di cui 1.978 milioni assegnati nel 2013 (a valere sulle risorse stanziare dall'articolo 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013) e circa 3.761 milioni derivanti dall'incremento della dotazione finanziaria del Fondo nel 2014 (ad opera dell'articolo 3, commi 1 e 1-bis, del decreto-legge n. 133 del 2014).

Al Fondo «revoche» sono imputati circa 231 milioni di euro, mentre le risorse del Piano Nazionale per il Sud ammontano a circa 4,6 miliardi (3,4 per cento del totale delle disponibilità).

Le disponibilità riunite negli «altri finanziamenti pubblici», a cui sono riconducibili gli altri finanziamenti statali, i finanziamenti europei e locali, i finanziamenti di Anas e RFI, sono pari a oltre 52 miliardi in aumento rispetto a quanto rilevato con l'8° Rapporto (circa 49 miliardi).

Rispetto ai finanziamenti privati, pari a 53 miliardi, aumenta l'incidenza del costo presunto complessivo delle infrastrutture del PIS per le quali è prevista una contribuzione privata con una quota del 28 per cento (era il 24 per cento ad ottobre 2013, considerando gli interventi presenti nella Tabella 0 dell'11° Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013, trasmesso al Parlamento il 30 settembre 2013), pari a circa 81 miliardi su 285 miliardi di costo complessivo degli interventi presenti nel 12° Allegato.

Il partenariato pubblico e privato (PPP) ha un ruolo importante per la realizzazione di una parte rilevante del Programma, soprattutto per quelle opere tariffabili come autostrade e metropolitane. Lo dimostrano le modifiche normative adottate nel 2014 con il decreto-legge n. 133, che hanno interessato le infrastrutture strategiche

affidate in concessione, hanno innovato la disciplina dei *project bond* e hanno abbassato da 200 a 50 milioni di euro l'importo delle opere che possono beneficiare delle misure agevolative fiscali. La rivisitazione delle norme che regolano il ricorso al PPP è finalizzata a superare le criticità nell'attuazione di tali strumenti, ma è ancora troppo presto per una valutazione dell'impatto di tali misure sull'utilizzo dei contratti di PPP. In tale ambito, i dati sull'evoluzione del mercato « complesso » del PPP fanno registrare i primi, anche se modesti, segnali positivi alla fine del 2014 dopo le *performance* negative del biennio 2012-2013. Nel 2014 sono state indette 3.287 gare di PPP (nel 2013 le gare erano 2.908, +13 per cento) e il valore complessivo del mercato si è attestato sui 4,4 miliardi di euro (4,3 miliardi un anno prima, +0,9 per cento). Nel 2014 sono stati aggiudicati 739 contratti di PPP del valore di circa 7,6 miliardi di euro con un importo in crescita (+131 per cento rispetto al 2013) che, oltre ad attestarsi su un livello decisamente superiore alla media annua del periodo 2002-2013 (circa 4 miliardi), risulta essere il valore più alto dal 2002. Determinanti tre contratti, aggiudicati in via definitiva, relativi ad opere autostradali del PIS dell'ammontare complessivo di 4,3 miliardi (il 57 per cento del valore totale delle aggiudicazioni di PPP): l'autostrada regionale Medio Padana Veneta (1,9 miliardi l'importo di gara); l'autostrada Ragusa-Catania (1,5 miliardi l'importo di gara); il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo (881 milioni l'importo di gara).

Quanto all'avanzamento fisico delle infrastrutture comprese nel Programma, rispetto al precedente Rapporto, considerando le sole opere del perimetro degli allegati 11° e 12°, si rileva in termini di costo una maggiore incidenza delle opere ultimate, o la cui ultimazione è prevista entro il 31 dicembre 2014, e di quelle affidate a fronte di un ridimensionamento delle quote dei lavori in fase di progettazione, in gara o in corso di esecuzione.

L'analisi dello stato di attuazione presentata nel 9° Rapporto prende in considerazione 1.000 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli.

Per il 97 per cento dei lotti (974 lotti su 1.000 totali), che rappresentano il 99,5 per cento del costo (284 miliardi su 285 totali), è stato individuato uno specifico livello di attuazione compreso tra la prima fase progettuale dello studio di fattibilità e l'ultimazione dei lavori.

Se si considera il costo, i lavori ultimati o in corso di costruzione hanno un valore di oltre 68 miliardi, pari al 24 per cento del costo complessivo al 31 dicembre 2014 delle opere presenti nella tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2014. Rappresentavano il 23,6 per cento un anno prima. In particolare, il valore dei lavori ultimati risulta essere pari a circa 24 miliardi, l'8,4 per cento del totale (un anno prima era di circa 22 miliardi, il 7,6 per cento), mentre quello dei lavori in corso ammonta a oltre 44 miliardi di euro, il 15,6 per cento del totale (45,5 miliardi un anno prima, il 16 per cento).

Altri 28,1 miliardi fanno riferimento a interventi per i quali si è completato l'iter di affidamento e si è in attesa di avviare i lavori. Si tratta di poco meno del 10 per cento del costo totale al 31 dicembre 2014.

Risultano in fase di gara interventi per un valore di oltre 22 miliardi di euro, corrispondenti all'8 per cento dei costi totali. Rientrano tra questi alcune rilevanti operazioni di PPP, quali i collegamenti autostradali « Orte-Mestre » (10,1 miliardi) e « Telesina » (720 milioni).

Il restante 58 per cento dei costi, pari a circa 165 miliardi, riguarda invece interventi in fase di progettazione. Rappresentavano il 59 per cento (circa 168 miliardi) ad ottobre 2013.

Per quanto riguarda la tipologia di opere, il Programma comprende prevalentemente strade, ferrovie e metropolitane.

Alle infrastrutture per il trasporto, (strade, ferrovie, metropolitane, porti, aeroporti e interporti), è riconducibile il 95,5 per cento dei costi del PIS; il restante 4,5 per cento dei costi riguarda altre infrastrutture inserite nel Programma.

Rispetto al costo, le opere stradali rappresentano il 52 per cento del totale, pari a circa 148 miliardi, le opere ferroviarie rappresentano il 35 per cento, pari a 99 miliardi, le metropolitane poco più del 6 per cento, pari a 18 miliardi, le opere portuali il 2 per cento (5,6 miliardi), gli interporti lo 0,6 per cento (1,6 miliardi) e le opere aeroportuali appena lo 0,1 per cento (188 milioni).

Un altro 1,9 per cento spetta al Mo.S.E. (5,5 miliardi), lo 0,9 per cento al comparto energetico (2.445 milioni) e lo 0,8 per cento (2.365 milioni) agli schemi idrici. Il restante 0,9 per cento (2.540 milioni) spetta all'edilizia e ad altre tipologie di opere (principalmente interventi facenti parte dei programmi « seimila campanili », « piccole e medie opere per il Mezzogiorno », « completamento di beni immobiliari demaniali di competenza dei provveditorati alle opere pubbliche » e « opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri entro il 30 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi dell'articolo 18, comma 9, del decreto-legge n. 98 del 2013 »).

2. Le opere strategiche deliberate dal CIPE al 31 dicembre 2014. L'attività di approvazione da parte del CIPE, per quanto riguarda l'avanzamento progettuale e finanziario, è decisiva per l'avvio delle procedure di affidamento dei lavori, per la stipula dei contratti e per l'apertura dei cantieri. Tale attività, tra novembre 2013 e dicembre 2014, ha riguardato prevalentemente:

l'approvazione di progetti (collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio; collegamento autostradale Orte-Mestre; tratta ferroviaria Bicocca-Augusta; macrolotto 4 – parte 2 – stralcio 2 dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria; linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio);

l'adozione di misure per il riequilibrio dei piani economico – finanziari (Pedemontana Lombarda, autostrada Via del Mare A4-Jesolo e litorali, collegamento autostradale Orte-Mestre, viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate);

la reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio (rete alta velocità Verona-Padova, asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna, tratta ferroviaria Bari Sant'Andrea-Bitetto).

Le opere con delibera CIPE al 31 dicembre 2014, al netto dei cinque procedimenti interrotti, sono 201 dell'importo complessivo pari a 153 miliardi e 215 milioni di euro.

Tenendo conto degli aggiornamenti avvenuti successivamente al 31 ottobre 2013, il costo delle 199 opere esaminate dal CIPE entro il 31 ottobre 2013 è aggiornato in 143,1 miliardi, circa 2,1 miliardi in più rispetto al costo dell'anno scorso, a cui va aggiunto il costo delle due nuove opere, pari a circa 10,1 miliardi di euro, entrate a far parte del perimetro delle opere esaminate dal CIPE nell'ultimo anno (Collegamento autostradale Orte-Mestre e SP 46 Rho-Monza – lotto 2, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno).

Dei 153,2 miliardi del deliberato CIPE riferito all'intero Programma monitorato 4,1 miliardi sono relativi a 14 opere non presenti nel 12° Allegato infrastrutture e 149,1 miliardi a 187 opere presenti sui quali si concentra l'analisi relativa allo stato di attuazione.

Rispetto al costo delle opere deliberate dal CIPE presenti nel 12° Allegato, pari a 149 miliardi e 80 milioni di euro, il 7 per cento, pari a 10,3 miliardi, riguarda il costo dei due nuovi interventi entrati a far parte del perimetro del «deliberato CIPE» nell'ultimo anno (Collegamento autostradale Orte-Mestre e 2° lotto Rho-Monza) e della Tangenziale di Napoli collegamento costiero, classificato «nuovo intervento» PIS con la delibera CIPE 26/2014 ma già incluso nell'ambito del perimetro CIPE tra gli interventi del Fondo infrastrutture nei precedenti rapporti di monitoraggio.

In relazione alla distribuzione territoriale delle opere deliberate dal CIPE, nelle regioni del Centro-Nord si concentrano opere per un valore pari al 75,5 per cento del totale rispetto al 24 per cento del Mezzogiorno e a uno 0,5 per cento di opere non ripartibili (Programma grandi stazioni).

Alla fine di dicembre 2014 la percentuale del Programma oggetto di deliberazioni da parte del CIPE di interesse del Centro-Nord è pari al 59 per cento del costo totale delle infrastrutture del PIS localizzate nell'area. Nel Mezzogiorno tale percentuale scende al 40 per cento.

Rispetto alla distribuzione regionale dei costi, in Lombardia sono localizzate opere per un ammontare pari a oltre 25,6 miliardi, che rappresentano il 17,2 per cento del valore complessivo delle opere deliberate. Seguono: il Veneto con 19,7 miliardi, il Lazio con 10,8 miliardi, il Piemonte con 10,3 miliardi, la Liguria con 9,8 miliardi e la Sicilia con 9,3 miliardi.

Rispetto al costo delle opere deliberate dal CIPE, pari a 149 miliardi e 80 milioni, le risorse disponibili ammontano a complessivi 94,7 miliardi di euro, di cui 58,7 miliardi sono riconducibili a risorse pubbliche e 36 miliardi a risorse di soggetti privati. Le risorse disponibili consentono, pertanto, una copertura finanziaria pari al 64 per cento del costo delle opere deliberate: per il 40 per cento sono rappresentate da finanziamenti pubblici e per il 24 per cento da finanziamenti privati.

Quanto alle principali tipologie di finanziamento delle infrastrutture strategiche individuate, quella che riunisce le risorse a carico dei fondi della « Legge Obiettivo », pari a circa 16,8 miliardi, rappresenta il 18 per cento delle disponibilità totali e il 29 per cento delle disponibilità pubbliche.

Al Fondo « sblocca cantieri » sono riconducibili 2,6 miliardi di cui circa 1,1 assegnati nel 2013 e circa 1,5 derivanti dal rifinanziamento del Fondo nel 2014.

Al Fondo « revoche » sono riconducibili invece circa 169 milioni di euro.

Le disponibilità del Piano Nazionale per il Sud ammontano a circa 2,4 miliardi (2,6 per cento del totale delle disponibilità).

Non si rilevano variazioni per le risorse assegnate a valere sul « Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6, della legge 29 novembre 1984, n. 798 », che al 31 dicembre 2014 ammontano a circa 1,4 miliardi di euro (1,5 per cento del totale delle disponibilità), sul Fondo Infrastrutture istituito dall'articolo 6-*quinquies* del decreto-legge n. 112 del 2008, che ammontano a circa 438 milioni di euro (0,5 per cento del totale delle disponibilità), nonché per quelle relative alle opere indifferibili, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ai sensi dell'articolo 33, comma 3, della legge n. 183/2011, che ammontano a circa 1,4 miliardi (1,5 per cento del totale delle disponibilità).

Con riguardo alla ripartizione delle disponibilità sul territorio, il Rapporto evidenzia che il Centro-Nord, a fronte di opere per un valore complessivo di 112 miliardi e 616 milioni, registra una disponibilità pari al 59,2 per cento, mentre il Mezzogiorno, con opere per un valore pari a 35 miliardi e 779 milioni, reca una disponibilità finanziaria accertata pari al 76,7 per cento. Ne consegue che la composizione attuale delle disponibilità riguarda per il 70,3 per cento il Centro-Nord e per il 29 per cento il Mezzogiorno, con uno 0,7 per cento di quota non ripartibile.

Complessivamente, sul totale del valore del fabbisogno residuo, l'84 per cento riguarda opere localizzate nelle regioni del Centro-Nord, contro un 15,9 per cento relativo a quelle del Mezzogiorno e uno 0,1 per cento di quota non ripartibile.

Le differenze tra le due aree territoriali rispetto alla composizione dei finanziamenti disponibili sono rilevanti. Per quanto riguarda i finanziamenti privati si evidenzia che, a dicembre 2014, oltre il 90 per cento (era l'87 per cento ad ottobre 2013) riguarda opere da realizzare e gestire al Centro-Nord contro un 9 per cento del Mezzogiorno e uno 0,5 per cento non ripartibile.

Anche le risorse disponibili attivate attraverso la « Legge Obiettivo » confermano una destinazione prevalente alle infrastrutture del Centro-Nord rispetto a quelle del Mezzogiorno.

Nel caso delle risorse assegnate a valere sui Fondi Legge Obiettivo, il 72,9 per cento (12 miliardi 264 milioni) è relativo a infrastrutture da realizzare nelle regioni del Centro-Nord, il 25,6 per cento (4 miliardi 305 milioni) in quelle del Mezzogiorno. L'1,5 per cento (261

milioni) riguarda opere non ripartibili, ossia non riconducibili a uno dei due ambiti territoriali, ed è stato assegnato al Programma Grandi Stazioni.

Per le risorse disponibili attivate attraverso il Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, si conferma la prevalente destinazione al Centro-Nord. A tale ambito geografico compete una quota pari all'83,5 per cento dei circa 1,4 miliardi complessivi attualmente assegnati a valere su questo fondo, contro il 16,5 per cento del Mezzogiorno.

Analoga prevalente destinazione al Centro-Nord si riscontra anche nel caso delle risorse dei fondi «Sblocca cantieri» e «Revoche».

Nel caso del Fondo «Sblocca cantieri» alle infrastrutture strategiche del Centro-Nord compete il 70,1 per cento dei circa 2,6 miliardi complessivi attribuiti a questo fondo contro il 29,9 per cento del Mezzogiorno.

Nel caso del Fondo «Revoche» la quota di competenza del Centro-Nord ammonta al 93,5 per cento (158 milioni su 169 totali), mentre il 6,5 per cento è destinato al Mezzogiorno (11 milioni).

Quanto allo stato di avanzamento delle opere deliberate dal CIPE, prima di procedere con la descrizione dei principali risultati evidenziati dal 9° Rapporto, è bene ricordare che l'analisi consente di cogliere in maniera puntuale lo stato di attuazione dei progetti riconducibili alle opere nella loro interezza, in linea con i Rapporti precedenti, e che lo «stato di attuazione» attribuito alle opere costituite da più lotti con stato di attuazione e costi differenti fa riferimento a quello relativo al lotto/lotti funzionale/i di maggiore investimento.

Delle 187 opere deliberate dal CIPE, 40 risultano concluse e 69 sono in fase di realizzazione. Se si considera il costo, le opere completate o in corso di costruzione hanno un valore di oltre 78,7 miliardi pari al 53 per cento del valore complessivo delle opere esaminate dal CIPE al 31 dicembre 2014.

Le opere ultimate, considerando le opere con data di ultimazione effettiva o presunta al 31 dicembre 2014, risultano essere 40 e il loro costo è pari a oltre 6,6 miliardi. Le previsioni dell'8° Rapporto, considerando le opere del perimetro CIPE presenti nella tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2014, indicavano la conclusione di 54 opere entro la fine del 2014 e il loro costo complessivo ammontava a circa 12 miliardi, ma in base al 9° Rapporto l'ultimazione entro tale data è stata confermata per sole 39 opere del costo complessivo di 6,5 miliardi. Risulta quindi posticipata di almeno un anno l'ultimazione dei lavori di 15 opere del costo complessivo di circa 5,5 miliardi.

Il costo delle 69 opere in corso ammonta a 72,2 miliardi di euro (erano 59 del costo di 66,9 miliardi secondo le previsioni dell'8° Rapporto).

Per altre 16 opere si è completato l'iter di affidamento e si è in attesa di avviare i lavori. I costi previsti per la loro realizzazione risultano pari a 16 miliardi. Si tratta dell'8,6 per cento delle opere e del 10,7 per cento del costo totale al 31 dicembre 2014. Risultano in

fase di gara 10 opere, per un valore di circa 14,7 miliardi di euro, corrispondenti al 5,3 per cento delle opere e al 9,9 per cento dei costi totali.

Complessivamente le opere che hanno superato la fase progettuale rappresentano circa il 73 per cento delle opere e dei costi totali del perimetro CIPE rispetto al PIS di cui alla tabella 0 del 12° Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2014. Si tratta di 136 opere del costo presunto di circa 109,5 miliardi.

Il restante 27 per cento riguarda quindi le opere in fase di progettazione. Si trovano in uno dei quattro stadi progettuali 51 opere del costo complessivo presunto di 39,5 miliardi. Tra queste opere resta rilevante la quota occupata dalla progettazione preliminare che, con 37 opere, rappresenta il 73 per cento delle opere in fase di progettazione.