



CONFINDUSTRIA

Area Politiche Industriali
Infrastrutture, Logistica, Trasporti e Servizi Pubblici Locali

PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE^(*)

– Aggiornamento dell’attuazione al 31 maggio 2018 –

LA PROGRAMMAZIONE DELLE OPERE STRATEGICHE PRIORITARIE NEL DEF 2018 E NELLA NADEF 2018

La programmazione delle infrastrutture strategiche prioritarie, individuate negli Allegati al Documento di Economia e Finanza (DEF) pubblicati dal 2015, è stata sottoposta ad una continua revisione, basata principalmente su alcune modalità operative: trasparenza e sussidiarietà, semplificazione e riduzione dei costi finanziari e amministrativi. In particolare, nell’ultimo Allegato (al DEF 2018 – *Connettere l’Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica*) viene data ancor più rilevanza ai fabbisogni dei cittadini e delle imprese¹, per conseguire i seguenti quattro obiettivi strategici:

- Accessibilità ai territori, all’Europa e al Mediterraneo;
- Qualità della vita e competitività delle aree urbane;
- Sostegno alle politiche industriali di filiera;
- Mobilità sostenibile e sicura.

Riguardo all’obiettivo “*Accessibilità ai territori, all’Europa e al Mediterraneo*”, si sottolinea che, sebbene la priorità venga concessa ai principali nodi industriali ed economici del Paese, non devono essere trascurate le aree più periferiche e servite con minor frequenza dal trasporto pubblico locale. Inoltre, i collegamenti nazionali dovranno essere sempre più allineati con quelli comunitari, mediante l’ausilio di corridoi e reti autostradali europee TEN-T, la cui rete centrale (*Core*) sarà completata, secondo le previsioni, entro il 2030. A questo va aggiunta anche l’importanza di ampliare i collegamenti via mare e cielo tra Italia e Mediterraneo, al fine di incrementare l’interscambio commerciale con i Paesi presenti nel bacino mediterraneo.

Il secondo obiettivo “*Qualità della vita e competitività delle aree urbane*” dà forte rilevanza alla mobilità dei principali nodi di connettività del Paese, in particolar modo, delle Aree e delle Città Metropolitane. All’interno dei nuclei di queste ultime non soltanto si concentra la maggior parte della popolazione, e conseguentemente si struttura il fondamento economico, culturale e turistico dell’Area interessata, ma convogliano anche i maggiori nodi costituenti il sistema nazionale dei trasporti, permettendo a persone e merci di spostarsi con sempre maggiore facilità. Per questi

^(*) Il presente approfondimento è stato elaborato da Giuseppe Mele e Marianna Salemi, Area Politiche Industriali (API-Confindustria), settore Infrastrutture, Logistica, Trasporti e Servizi Pubblici Locali.

¹ L’Allegato al DEF 2018 ricorda che è necessario “*promuovere le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci (evitando strozzature di capacità e “colli di bottiglia”) e per connettere le aree del Paese (in particolare le città, i poli industriali e i luoghi di maggiore interesse turistico) attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni.*”.

motivi, l'Allegato al DEF 2018 si concentra sullo sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa, in particolar modo alla realizzazione di nuove linee metropolitane e tramviarie, alla mobilità ciclo-pedonale, in particolare *car-sharing* e *bike-sharing*², a cui va aggiunto l'utilizzo delle potenzialità tecnologiche proprie delle innovazioni digitali applicate alla mobilità urbana ed extra-urbana.

Con riferimento al "*Sostegno alle politiche industriali di filiera*", il sistema infrastrutturale svolge indubbiamente, in generale, un ruolo determinante per il sistema industriale nazionale e, in particolare, per il settore turistico, volano dello sviluppo economico del Paese.

Nell'ambito della "*mobilità sostenibile e sicura*", le politiche infrastrutturali, tenendo anche conto delle risorse economico-ambientali, dovranno soddisfare i fabbisogni espressi dal territorio e dalla popolazione, realizzando opere che garantiscano l'efficacia e l'efficienza delle stesse. È in questo ambito che va ricordata l'introduzione del *Dibattito Pubblico*, ex art. 22 del nuovo Codice dei Contratti Pubblici (CCP), di cui al D.Lgs. n. 50/2016, come modificato dal D.Lgs. n. 57/2017, che a sua volta si basa su obiettivi³ che si identificano con quelli posti anche dalla programmazione delle opere infrastrutturali prioritarie.

L'Allegato al DEF 2018, oltre alle 25 opere strategiche elencate nell'Allegato al DEF 2015, "*Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1*", e nell'Allegato al DEF 2017 "*Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*", individua i programmi e gli interventi prioritari *invarianti*⁴, alcuni dei quali potranno essere inclusi anche all'interno della programmazione delle infrastrutture strategiche. In un quadro di riferimento complessivo, va inoltre ricordato che l'Allegato 2015 comprende anche le infrastrutture strategiche non prioritarie e le opere deliberate dal CIPE.

Gli elementi chiave sono rappresentati dal processo di pianificazione, programmazione, valutazione e progettazione delle opere infrastrutturali da realizzare e dallo strumento della *Project Review* (per quei progetti che sono già stati inseriti tra le opere strategiche, ma per i quali è prevista la revisione dal punto di vista tecnico-finanziario), strettamente legati ai quattro profili definiti nel documento strategico **Connettere l'Italia**, cioè il quadro programmatico elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), col supporto della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, cioè:

² Al momento questi modelli di trasporto sono particolarmente sviluppati nelle Regioni italiane settentrionali.

³ Gli obiettivi sono i seguenti: valorizzare le fasi della pianificazione e della programmazione al fine di realizzare opere concretamente coerenti con i fabbisogni richiesti; migliorare la professionalità e l'efficienza delle stazioni appaltanti, con lo scopo di assicurare maggiore trasparenza e semplicità e promuovere la lotta alla corruzione mediante il potenziamento del ruolo dell'ANAC, un sistema di controlli più incisivo e un maggiore coordinamento tra tutti gli attori interessati alla realizzazione dell'infrastruttura; rendere più efficiente l'utilizzo dei fondi pubblici, in particolar modo favorendo un miglior rapporto qualità costi; creare un mercato degli appalti aperto su scala europea, assicurando parità di accesso e condizioni non discriminatorie a tutte le aziende appartenenti all'Unione Europea, in particolar modo a quelle di media e piccola dimensione; superare lo studio di fattibilità e il progetto preliminare previsti dal precedente Codice e individuare il primo livello progettuale nel progetto di fattibilità; rendere le procedure maggiormente informatizzate e introdurre strumenti elettronici specifici, quali il Building Information Modeling (BIM), al fine di promuovere la qualità della progettazione; introdurre un rito speciale in Camera di Consiglio che consenta l'immediata risoluzione del contenzioso relativo all'impugnazione dei provvedimenti di esclusione dalla gara o di ammissione alla stessa per carenza dei requisiti di partecipazione.

⁴ Tra questi interventi sono compresi in particolar modo quelli per i quali esistono obbligazioni giuridiche vincolanti (OGV), ossia quelli in relazione ai quali sia già intervenuta l'approvazione di un contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera e quelli che costituiscono oggetto di accordi internazionali sottoscritti dall'Italia.

*Infrastrutture utili, belle e condivise*⁵; *Integrazione modale e intermodalità*⁶; *Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente*⁷ e *Sviluppo urbano sostenibile*⁸.

Con riferimento alle tipologie di interventi prioritari individuati fino al 2030, anche all'interno dell'Allegato al DEF 2018 sono menzionate le tre seguenti categorie:

1. **interventi invariati** – rappresentano le opere di carattere prioritario, già programmate sia dal punto di vista economico che progettuale⁹;
2. **interventi soggetti a Project Review**¹⁰ – costituiscono i lavori per i quali, a prescindere dalle considerazioni che hanno definito il loro inserimento tra le opere strategiche, è prevista la revisione del progetto dal punto di vista tecnico e/o finanziario;
3. **interventi in riferimento ai quali va sviluppato il progetto di fattibilità e la valutazione ex ante dell'utilità dell'investimento** – rappresentano le opere, per le quali sono stati realizzati soltanto progetti preliminari o addirittura nessuna analisi. Queste saranno valutate, verificandone la fattibilità tecnica, economica, sociale e ambientale, per essere poi inserite nei successivi atti di programmazione.

Al fine di agevolare l'analisi delle opere rientranti nell'ultima categoria sopra menzionata, la nuova Struttura Tecnica di Missione del MIT ha predisposto un documento *ad hoc* "Infrastrutture utili – Guida operativa alla valutazione ex ante degli investimenti pubblici", che descrive e spiega le diverse fasi del processo di valutazione ex ante delle opere. Tale documento va ad integrare quello predisposto dal MIT "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", utile a sua volta alla redazione del DPP¹¹.

Tra gli elementi di novità che emergono dall'Allegato al DEF 2018, uno in particolare riguarda propriamente l'analisi delle opere che richiedono la valutazione ex-ante dell'utilità dell'investimento, mediante il Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti (SIMPT) del MIT, che costituisce il modello matematico di simulazione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Sempre con riferimento alle opere che richiedono una valutazione ex-ante, un altro elemento di novità rispetto ai precedenti Allegati consiste nella metodologia unitaria con la quale viene effettuata la valutazione delle infrastrutture stesse, al fine di rendere più efficace la qualità delle analisi, in particolar modo di quelle relative al rapporto benefici-costi.

⁵ Per portare a termine questo obiettivo nell'Allegato al DEF 2018 si prevede la realizzazione delle seguenti azioni: pianificazione nazionale unitaria; programmazione degli interventi attraverso l'individuazione di priorità e il monitoraggio degli investimenti; miglioramento della progettazione.

⁶ Da realizzare mettendo in pratica le seguenti linee di azione: accessibilità ai nodi e interconnessione tra le reti; riequilibrio della domanda di modalità di trasporto sostenibile; promozione dell'intermodalità.

⁷ Sono previste le seguenti linee di azione: programmazione degli interventi di manutenzione delle infrastrutture esistenti; miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture; efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture; incentivi allo sviluppo di Sistemi di Trasporto Intelligenti; misure per l'esigenza del trasporto aereo.

⁸ Conseguire i seguenti obiettivi: cura del ferro specificatamente mirata alle Aree Urbane e Metropolitane; accessibilità alle Aree Urbane e Metropolitane; qualità ed efficacia del Trasporto Pubblico Locale (TPL); sostenibilità del trasporto urbano; tecnologie per città intelligenti; politiche abitative nazionali.

⁹ Opere per le quali sono state riconosciute Obbligazioni Giuridiche Vincolanti (OGV), ovvero interventi nei confronti dei quali è già avvenuta l'approvazione del contratto all'esito della procedura di affidamento della realizzazione dell'opera, nonché quelli che costituiscono oggetto di accordi internazionali sottoscritti dall'Italia.

¹⁰ Sono circa 30 le opere per le quali, all'interno dell'Allegato al DEF 2017, è stata programmata la Project Review (cfr. Allegato 1 "Interventi prioritari soggetti a Project Review individuati fino al 2030").

¹¹ Come previsto dal Decreto Legislativo n. 228 del 18 maggio 2011 e conforme a quanto stabilito con DPCM del 3 agosto 2012.

Infine merita menzione un terzo elemento di novità, quello di esplicitare i criteri di selezione delle priorità di investimento, basate su indicatori economico-finanziari, nonché sul livello di raggiungimento degli obiettivi strategici delle linee politiche infrastrutturali nazionali. Viene quindi data importanza non soltanto all'analisi sul rapporto benefici/costi, ma anche alle considerazioni di interesse ambientale e sociale, al fine di rimanere in linea con le direttive europee.

IL MONITORAGGIO DEI FINANZIAMENTI DELLE OPERE PRIORITARIE

LE VARIAZIONI INTERVENUTE DAL 31.12.2016 AL 31.5.2018

La maggior parte delle 25 opere strategiche presentate all'interno dell'Allegato al DEF 2015, è da considerarsi tra gli *interventi invariati* all'interno degli Allegati ai successivi DEF 2017 e 2018.

In termini di previsioni di costo, nell'Allegato al DEF 2018 si fa riferimento ai lavori in corso di realizzazione, senza prendere in considerazione quelli già ultimati. Più completa è invece la rilevazione che viene effettuata dal Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS), aggiornato dal Servizio Studi della Camera dei Deputati, all'interno del quale l'analisi della programmazione e il relativo costo di ogni opera include anche gli interventi ultimati, al fine di considerare il lavoro nella sua interezza. Inoltre, il monitoraggio delle infrastrutture effettuato da SILOS è più aggiornato di quello proposto nell'Allegato al DEF 2018, riportando il primo informazioni al 31 maggio 2018 e il secondo al 31 dicembre 2017.

Per fornire un quadro più certo sull'avanzamento delle singole opere, risulta quindi più utile procedere all'analisi dei dati riportati nel sistema informativo SILOS¹². In base ad essi, la previsione dei **costi delle 25 opere strategiche prioritarie** al 31 maggio 2018 ammonta a **91,7 miliardi di Euro**, suddivisi in **43 miliardi nel settore ferroviario, 27,8 miliardi nel settore stradale, 5,5 miliardi nel Sistema Mo.S.E. - Progetto per la Salvaguardia della Laguna e della Città di Venezia**, ed infine **15,4 miliardi nel settore urbano**. Il costo complessivo delle opere prioritarie rappresenta il 28,9% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate, pari a 317,1 miliardi di Euro, suddivisi in 166,3 miliardi per le infrastrutture prioritarie¹³ e 150,8 per quelle non prioritarie¹⁴.

Le risorse messe a disposizione per la realizzazione delle 25 opere strategiche ammontano a 75,4 miliardi di Euro, pari all'82,2% del costo complessivo, di cui 67,2 miliardi (89,1% delle risorse disponibili) di provenienza pubblica e i rimanenti 8,3 miliardi (10,9%) di origine privata. Il fabbisogno residuo ammonta quindi a 16,3 miliardi di Euro, pari al 17,8% del costo totale.

I settori infrastrutturali che richiedono un maggior impiego di risorse sono: ferroviario e stradale, che assorbono rispettivamente 28,9 (38,3% delle risorse totali) e 26,8 miliardi di Euro (35,5%). I rimanenti settori richiedono invece l'utilizzo di 19,7 miliardi di Euro (26,1%), di cui 14,2 milioni (18,9%) per il settore urbano e i rimanenti 5,5 miliardi (7,3%), come già detto, per il Sistema Mo.S.E.

¹² In questa sede è rilevante sottolineare che l'analisi svolta nel presente documento è frutto di un lavoro che ha tenuto in considerazione i dati presenti all'interno del Sistema Informativo SILOS e non quelli riportati nel rapporto "Infrastrutture strategiche e prioritarie. Programmazione e Realizzazione" redatto anch'esso dal Servizio Studi della Camera dei Deputati, che si discostano leggermente dai primi.

¹³ All'interno di questo gruppo sono comprese le 25 opere prioritarie individuate dal DEF 2015 e tutti i programmi e gli interventi classificati come *invariati*, quali: opere in corso, già approvate e/o finanziate e con OGV, riportate nei DEF 2017 e 2018.

¹⁴ Comprendono le infrastrutture non prioritarie inserite nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2013.

Con riferimento al settore ferroviario e al Sistema Mo.S.E., l'intero ammontare delle risorse a disposizione è di origine pubblica; per i settori stradale e urbano le risorse pubbliche costituiscono la maggior parte dei finanziamenti disponibili; il primo usufruisce infatti del 73,4% (pari a 19,7 miliardi di Euro) di risorse pubbliche e soltanto del 26,6% (pari a 7,1 miliardi) di risorse private, il secondo del 92,1% (13,1 miliardi di Euro) di risorse pubbliche e del 7,9% (1,1 miliardi) di private.

In relazione al fabbisogno residuo, è rilevante sottolineare che la percentuale dell'86,5% della cifra complessiva è richiesta dal settore ferroviario, pari a 14,1 miliardi di Euro; percentuali minime riguardano invece il settore urbano e quello stradale, rispettivamente 7,2% (1,2 miliardi di Euro) e 6,3% (1 miliardo). Il Sistema Mo.S.E., quasi terminato, non ha bisogno di nessun ulteriore finanziamento.

In questo contesto è inoltre interessante analizzare la variazione tra i dati relativi al 31 dicembre 2016 e quelli, più recenti, relativi al 31 maggio 2018, stimati entrambi dal SILOS (Tabella 1). Con riferimento ai costi, si rileva un incremento pari a 2,2 miliardi di Euro nel 2018. Anche le disponibilità aumentano di 11,4 miliardi, con una conseguente diminuzione del fabbisogno residuo stimabile in 4,3 miliardi di Euro.

TABELLA 1 – STATO DI AVANZAMENTO DELLE 25 OPERE STRATEGICHE - VARIAZIONE (DAL 31-12-2016 AL 31-05-2018) DEI COSTI, DELLE RISORSE DISPONIBILI E DEI FABBISOGNI

| SETTORE | OPERA | Costi | | Variazione costi al 31.5.2018 (%) | Disponibilità | | Variazione disponibilità al 31.5.2018 (%) | Fabbisogni | | Variazione fabbisogni al 31.5.2018 (%) | |
|---|--|---------------------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------------------|---|------------------------|------------------------|--|---------------|
| | | al 31.12.2016 (mln. €) | al 31.05.2018 (mln. €) | | al 31.12.2016 (mln. €) | al 31.05.2018 (mln. €) | | al 31.12.2016 (mln. €) | al 31.05.2018 (mln. €) | | |
| SETTORE FERROVIARIO | LINEA TORINO - LIONE (parte italiana) | 4.564 | 6.371 | 40% | 2.790 | 3.632 | 30,2% | 1.773 | 2.739 | 54,5% | |
| | BRENNERO (parte italiana) | 4.400 | 4.400 | 0% | 3.029 | 3.532 | 16,6% | 1.371 | 868 | -36,7% | |
| | LINEA AV/AC | 1. Milano Venezia - Brescia Verona | 10.798 | 10.694 | -1% | 5.832 | 6.439 | 10,4% | 4.966 | 4.255 | -14,3% |
| | | 2. Milano Venezia - Treviglio Brescia | | | | | | | | | |
| | | 3. Milano Venezia - Verona Padova | | | | | | | | | |
| | TERZO VALICO DEI GIOVI | 6.200 | 6.158 | -0,7% | 3.817 | 5.367 | 40,6% | 2.383 | 791 | -66,8% | |
| | LINEA NAPOLI - BARI | 6.178 | 6.198 | 0,3% | 3.508 | 4.806 | 37,0% | 2.670 | 1.392 | -47,9% | |
| LINEA AV/AC MESSINA - CATANIA - PALERMO | 8.942 | 9.177 | 2,6% | 1.692 | 5.132 | 203,3% | 7.250 | 4.045 | -44,2% | | |
| TOTALE SETTORE FERROVIARIO | | 41.082 | 42.998 | 4,7% | 20.668 | 28.908 | 39,9% | 20.413 | 14.090 | -9,1% | |
| SETTORE STRADALE | A4 VENEZIA - TRIESTE | 1.686 | 1.730 | 2,6% | 1.686 | 1.730 | 2,6% | 0 | 0 | - | |
| | PEDEMONTANA LOMBARDA | 4.118 | 4.118 | 0,0% | 4.118 | 4.118 | 0,0% | 0 | 0 | - | |
| | PEDEMONTANA VENETA | 2.258 | 2.258 | 0,0% | 2.258 | 2.258 | 0,0% | 0 | 0 | - | |
| | TANGENZIALE EST MILANO | 1.660 | 1.660 | 0,0% | 1.660 | 1.660 | 0,0% | 0 | 0 | - | |
| | SALERNO - REGGIO CALABRIA | 1. In progettazione | 9.053 | 8.335 | -7,9% | 8.240 | 7.870 | -4,5% | 813 | 465 | -42,8% |
| | | 2. In realizzazione | | | | | | | | | |
| | A19 AGRIGENTO - CALTANISSETTA | 1.490 | 1.535 | 3,1% | 1.490 | 1.535 | 3,1% | 0 | 0 | - | |
| | GROSSETO - SIENA | 517 | 570 | 10,2% | 555 | 585 | 5,5% | -37 | -15 | 59,2% | |
| | QUADRILATERO MARCHE - UMBRIA | 2.239 | 2.229 | -0,5% | 1.824 | 2.229 | 22,2% | 416 | 0 | -100,0% | |
| | S.S. 106 JONICA | 1. In progettazione | 4.228 | 4.258 | 0,7% | 2.731 | 3.686 | 35,0% | 1.497 | 572 | -61,8% |
| | | 2. In realizzazione | | | | | | | | | |
| | OLBIA - SASSARI | 805 | 1.109 | 37,8% | 805 | 1.109 | 37,8% | 0 | 0 | - | |
| | TOTALE SETTORE STRADALE | | 28.054 | 27.802 | -0,9% | 25.366 | 26.780 | 5,6% | 2.688 | 1.022 | -62,0% |
| MO.S.E. | MO.S.E. | 5.493 | 5.493 | 0,0% | 5.273 | 5.493 | 4,2% | 221 | 0 | -100,0% | |
| TOTALE MO.S.E. | | 5.493 | 5.493 | 0,0% | 5.272 | 5.493 | 4,2% | 221 | 0 | -100,0% | |
| SETTORE METROPOLITANO | TORINO | 1. INTERCONNESSIONE REBAUDENGO | 180 | 186 | 3,3% | 180 | 186 | 3,3% | 0 | 0 | - |
| | | 2. TORINO METROPOLITANA | 804 | 771 | -1,6% | 283 | 465 | 64,4% | 521 | 306 | -41,2% |
| | MILANO | 1. M5 MILANO - MONZA METROPOLITANA | 1.361 | 1.376 | 1,1% | 1.364 | 1.376 | 0,9% | -3 | 0 | 100,0% |
| | | 2. M4 LORENTEGGIO - LINATE | 1.851 | 2.164 | 16,9% | 1.851 | 2.164 | 16,9% | 0 | 0 | - |
| | ROMA METROPOLITANA LINEA C | 3.740 | 3.020 | -19,3% | 3.460 | 3.020 | -12,7% | 280 | 0 | -100,0% | |
| | NAPOLI | 1. LINEA 6 | 790 | 1.060 | 34,2% | 675 | 1.048 | 55,3% | 115 | 12 | -89,6% |
| | | 2. LINEA 1 | 2.442 | 2.473 | 1,3% | 2.224 | 2.473 | 11,2% | 218 | 0 | -100,0% |
| | CIRCUMETNEA | 883 | 1.293 | 46,4% | 357 | 1.018 | 184,9% | 526 | 275 | -47,7% | |
| | NODO DI PALERMO | 1.152 | 1.152 | 0,0% | 1.152 | 1.152 | 0,0% | 0 | 0 | - | |
| | TRAMVIA DI FIRENZE | 1.375 | 1.607 | 16,9% | 803 | 1.018 | 26,8% | 527 | 589 | 3,0% | |
| | SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNA | 363 | 305 | -16,0% | 363 | 305 | -16,0% | 0 | 0 | - | |
| TOTALE SETTORE METROPOLITANO | | 14.941 | 15.407 | 3,3% | 12.711 | 14.225 | 11,9% | 2.230 | 1.182 | -47,0% | |
| TOTALE | | 89.570 | 91.700 | 2,4% | 64.018 | 75.406 | 17,8% | 25.552 | 16.294 | -21,1% | |

Fonte: Elaborazioni Confindustria-API su dati SILOS (Opere DEF 2015).

Dal punto di vista settoriale, le maggiori variazioni di costo si riscontrano nel comparto ferroviario, pari a 1,9 miliardi di Euro, seguito da quello metropolitano, con 486 milioni, mentre per il Sistema Mo.S.E. i costi restano invariati e per il settore stradale si riducono di 252 milioni.

Relativamente alle risorse disponibili, il comparto ferroviario è ancora quello che presenta le variazioni più elevate, pari a 8,2 miliardi di Euro (72,4% della variazione complessiva), seguito nuovamente da quello metropolitano (1,3 miliardi), da quello stradale (1,4 miliardi) ed infine dal Mo.S.E. (220 milioni di Euro).

Con l'aumentare delle disponibilità, i fabbisogni economici risultano diminuiti; il settore stradale registra la riduzione maggiore, pari a -62,0% (-1,7 miliardi di Euro), seguito da quello ferroviario, con -1,4 miliardi di Euro, e da quello metropolitano, con -1 miliardo. Il Sistema Mo.S.E. non richiede alcuna risorsa aggiuntiva.

LA DIMENSIONE TERRITORIALE

Con riferimento all'analisi territoriale delle 25 opere strategiche, la loro localizzazione geografica è per la maggior parte nelle Regioni settentrionali del Paese, così come i finanziamenti più consistenti. Le **11 opere prioritarie ubicate al Nord** sono:

1. Nuovo Collegamento Ferroviario Transalpino Torino-Lione;
2. Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero;
3. Linea AV/AC Milano-Verona e Verona-Padova;
4. Terzo valico dei Giovi - Linea AV/AC Milano-Genova;
5. A4 Venezia – Trieste;
6. Pedemontana Lombarda;
7. Pedemontana Veneta;
8. Tangenziale Est Milano;
9. Sistema Mo.SE.
10. Metropolitana di Torino - Linea 1 e Interconnessione Rebaudengo
11. Metropolitana di Milano - M4 da Lorenteggio a Linate e M5 da Garibaldi a San Siro

I costi ammontano a 47,4 miliardi di Euro, pari al 51,7% dei 91,7 miliardi complessivi. Le risorse disponibili sono pari a 38,4 miliardi di Euro (51,0% delle disponibilità totali).

Gli **interventi localizzati nel Mezzogiorno sono 9** e riguardano:

1. Linea AV/AC Napoli-Bari;
2. Linea AV/AC Palermo-Catania-Messina;
3. Autostrada Salerno-Reggio Calabria - A2 Autostrada del Mediterraneo;
4. A19 Agrigento-Caltanissetta;
5. S.S. 106 Jonica;
6. SS 597/199 Sassari-Olbia;
7. Metropolitana di Napoli – Linea 1 e 6;
8. Completamento della Circumetnea;
9. Nodo ferroviario di Palermo.

I costi ammontano a 36,6 miliardi di Euro (39,9% del totale) e le disponibilità a 29,8 miliardi di Euro, pari al 39,6% di quelle complessive.

Gli **interventi prioritari ubicati nel Centro Italia** sono 5 e riguardano:

1. E78 Grosseto-Fano;
2. Quadrilatero Marche-Umbria;
3. Metropolitana di Roma – Linea C;
4. Asse tranviario di Firenze;
5. Bologna - SFM metropolitano.

Il costo è di 7,7 miliardi di Euro, pari all'8,4% del totale, e le risorse disponibili ammontano a 7,2 miliardi di Euro, pari al 9,5% di quelle totali.

In questo contesto va sottolineato che le risorse pubbliche disponibili sono allocate in misura omogenea tra regioni settentrionali e meridionali, rispettivamente 30,2 miliardi di Euro nelle prime (il 44,9% del totale) e 29,8 miliardi nelle seconde (44,4%). Nel Centro è invece allocato soltanto il 10,7% delle risorse totali, pari a 7,2 miliardi di Euro.

Riguardo all'allocazione delle risorse private, la loro totalità, pari a 8,3 miliardi di Euro, è invece destinata alle opere prioritarie localizzate nelle Regioni settentrionali. Gli interventi localizzati nelle Regioni del Mezzogiorno e del Centro risultano, pertanto, prive di qualsiasi partecipazione privata all'investimento, neppure con soluzioni finanziarie come il Partenariato Pubblico Privato (PPP).

Dal punto di vista geografico (Tabella 2), la variazione di costi si concentra soprattutto al Nord (+2 miliardi), a cui fa fronte un aumento delle disponibilità per 4,3 miliardi, ma anche del fabbisogno per 2,6 miliardi; al Sud i costi sono aumentati solo di 0,6 miliardi, ma le disponibilità di quasi 7 miliardi, con conseguente riduzione del fabbisogno residuo pari a -6,3 miliardi. Nel Centro Italia i costi si sono ridotti di 0,5 miliardi e le disponibilità sono aumentate di 0,2 miliardi, con fabbisogno residuo ridotto di 0,7 miliardi.

TABELLA 2 – VARIAZIONI FINANZIARIE (dal 31-12-2016 al 31-05-2018) DAL PUNTO DI VISTA GEOGRAFICO

| | COSTI (mln €) | DISPONIBILITA' (mln €) | FABBISOGNI (mln €) |
|---------------|----------------|------------------------|--------------------|
| NORD | 2.027,7 | 4.281,0 | 2.637,7 |
| SUD | 626,7 | 6.955,3 | -6.328,6 |
| CENTRO | -504,0 | 152,2 | -656,2 |
| TOTALE | 2.150,4 | 11.388,5 | -4.374,2 |

Fonte: Elaborazioni Confindustria-API su dati SILOS (Opere DEF 2015).

LO STATO D'AVANZAMENTO

Un valutazione dello stato d'avanzamento al 31 maggio 2018 delle singole 25 opere viene fornita dalla distribuzione per fasi realizzative dei costi previsti (Tabella 3), cioè distribuiti tra: "Lavori in Corso", "Lavori Conclusi", "Contratti Stipulati", "Progettazioni"¹⁵, "Gare in corso" e "Altro"¹⁶.

Complessivamente, risultano conclusi lavori per 21,5 miliardi di Euro, pari al 23,5% dei costi totali. In fase di progettazione risultano opere per 24 miliardi, pari al 26,2%, mentre in fase di gara sono 2,5 miliardi pari al 2,8%. I contratti stipulati ammontano a 16,1 miliardi, pari al 17,6%, mentre i lavori in corso a 24,5 miliardi, pari al 26,7%. Le rescissioni contrattuali e i lavori sospesi ammontano a 3 miliardi, pari al 3,3%.

¹⁵ Le voci relative alle varie fasi della Progettazione (PD, PP/PF, PE e SdF) sono state raggruppate sotto la denominazione di "Progettazioni".

¹⁶ Questa voce ingloba quelle di "Contratto Resciso" e "Lavori Sospesi".

Rispetto a questi dati complessivi, gli interventi in fase di progettazione si concentrano maggiormente nel settore ferroviario (17,8 miliardi su 24), seguito dal settore stradale (3,4) e da quello metropolitano (2,8). Le opere in gara si concentrano quasi tutte nel settore ferroviario (2,3 su 2,5 miliardi), come pure quelle contratti stipulati (14,2 su 16,1 miliardi), di cui ben 8,6 miliardi sui progetti delle tratte AV/AC Brescia-Verona-Padova.

TABELLA 3 – AVANZAMENTO DELLE 25 OPERE STRATEGICHE – al 31 maggio 2018

| SETTORE | OPERA | LAVORI IN CORSO (mln €) | LAVORI CONCLUSI (mln €) | CONTRATTI STIPULATI (mln €) | PROGETTAZIONI (mln €) | ALTRO (mln €) | GARE IN CORSO (mln €) | TOTALE (mln €) | |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|----------------|---------|
| SETTORE FERROVIARIO | LINEA TORINO - LIONE (parte italiana) | 739,7 | | | 5.631,5 | | | 6.371,2 | |
| | BRENNERO (parte italiana) | 1.217,3 | 540,0 | 1.250,0 | 1.392,7 | | | 4.400,0 | |
| | LINEA AV/AC | 1. Milano Venezia - Brescia Verona | | | 3.430,0 | | | | 3.430,0 |
| | | 2. Milano Venezia - Treviglio Brescia | | 2.050,0 | | | | | 2.050,0 |
| | | 3. Milano Venezia - Verona Padova | | | | 5.214,0 | | | 5.214,0 |
| | TERZO VALICO DEI GIOVI | 3.597,0 | 220,0 | 2.341,0 | | | | 6.158,0 | |
| | LINEA NAPOLI - BARI | 263,0 | 20,0 | 1.543,0 | 2.063,0 | | 2.309,0 | 6.198,0 | |
| LINEA AV/AC MESSINA - CATANIA - PALERMO | | | 415,0 | 8.762,0 | | | | 9.177,0 | |
| TOTALE SETTORE FERROVIARIO | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | 5.817,0 | 2.830,0 | 14.193,0 | 17.849,2 | - | 2.309,0 | 42.998,2 | |
| - Distribuzione % | | 13,5 | 6,6 | 33,0 | 41,5 | - | 5,4 | 100,0 | |
| SETTORE STRADALE | A4 VENEZIA - TRIESTE | 647,5 | 367,1 | 144,6 | 570,9 | | | 1.730,1 | |
| | PEDEMONTANA LOMBARDA | | 1.436,5 | | | 2.681,9 | | 4.118,4 | |
| | PEDEMONTANA VENETA | 2.258,0 | | | | | | 2.258,0 | |
| | TANGENZIALE EST MILANO | | 1.659,9 | | | | | 1.659,9 | |
| | SALERNO - REGGIO CALABRIA | 1. In progettazione | 197,3 | 6.877,9 | | 1.176,7 | 83,4 | | 8.335,3 |
| | | 2. In realizzazione | | | | | | | |
| | A19 AGRIGENTO - CALTANISSETTA | 990,0 | 545,1 | | | | | 1.535,1 | |
| | GROSSETO - SIENA | 255,9 | 46,5 | | 162,0 | | 105,5 | 569,8 | |
| | QUADRILATERO MARCHE - UMBRIA | 608,9 | 1.289,2 | 324,7 | 6,0 | | | 2.228,9 | |
| | S.S. 106 JONICA | 1. In progettazione | 259,4 | 1.487,0 | 1.335,1 | 1.145,2 | 31,0 | | 4.257,6 |
| 2. In realizzazione | | | | | | | | | |
| OLBIA - SASSARI | 72,9 | 479,9 | 60,0 | 300,0 | | 196,1 | | 1.108,8 | |
| TOTALE SETTORE STRADALE | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | 5.289,8 | 14.189,0 | 1.864,4 | 3.360,7 | 2.992,3 | 105,5 | 27.801,8 | |
| - Distribuzione % | | 19,0 | 51,0 | 6,7% | 12,1 | 10,8 | 0,4 | 100,0 | |
| MO.S.E. | MO.S.E. | 5.384,5 | 108,7 | | | | | 5.493,2 | |
| TOTALE MO.S.E. | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | 5.384,5 | 108,7 | - | - | - | - | 5.493,2 | |
| - Distribuzione % | | 98,0 | 2,0 | - | - | - | - | 100,0 | |
| SETTORE METROPOLITANO | TORINO | 1. INTERCONNESSION E REBAUDENGO | 186,0 | | | | | 186,0 | |
| | | 2. TORINO METROPOLITANA | 193,6 | | | 577,9 | | 771,5 | |
| | MILANO | 1. M5 MILANO - MONZA METROPOLITANA | | 1.376,1 | | | | 1.376,1 | |
| | | 2. M4 LORENTEGGIO - Linate | 2.164,3 | | | | | 2.164,3 | |
| | ROMA METROPOLITANA LINEA C | 753,0 | 2.217,4 | 49,1 | | | | 3.019,6 | |
| | NAPOLI | 1. LINEA 6 | 790,1 | | | 270,0 | | 1.060,1 | |
| | | 2. LINEA 1 | 2.472,6 | | | | | 2.472,6 | |
| | CIRCUMETNEA | 294,0 | 83,3 | | 792,0 | | 124,0 | 1.293,3 | |
| | NODO DI PALERMO | 1.152,3 | | | | | | 1.152,3 | |
| | TRAMVIA DI FIRENZE | | 717,3 | | 889,5 | | | 1.606,8 | |
| SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNA | | | | 301,8 | | | 301,8 | | |
| TOTALE SETTORE METROPOLITANO | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | 8.005,8 | 4.394,1 | 49,1 | 2.831,1 | - | 124,0 | 15.404,1 | |
| - Distribuzione % | | 52,0 | 28,5 | 0,3 | 18,4 | - | 0,8 | 100,0 | |
| TOTALE al 31.5.2018 | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | 24.497 | 21.522 | 16.107 | 24.041 | 2.992 | 2.539 | 91.698 | |
| - Distribuzione % | | 26,7 | 23,5 | 17,6 | 26,2 | 3,3 | 2,8 | 100,0 | |
| TOTALE al 31.12.2016 | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | 29.009 | 15.823 | 16.489 | 24.792 | 211 | 3.247 | 89.571 | |
| - Distribuzione % | | 32,4 | 17,7 | 18,4 | 27,7 | 0,2 | 3,6 | 100,0 | |
| Variazione % | | | | | | | | | |
| - Milioni di euro | | -4.512 | 5.699 | -382 | -751 | 2.781 | -708 | 2.127 | |
| - In % | | -15,6 | 36,0 | -2,3 | -3,0 | 1.318,0 | -21,8 | 2,4 | |

Fonte: Elaborazioni Confindustria-API su dati SILOS (Opere DEF 2015).

Nei lavori in corso, quelli del settore metropolitano hanno l'importo più elevato (8 su 24,5 miliardi) seguiti da quelli del settore ferroviario (5,8 miliardi), dal Sistema Mo.S.E. (5,4 miliardi) e dal settore stradale (5,3 miliardi).

I lavori conclusi si concentrano invece nel settore stradale (14,2 miliardi su 21,5), in gran parte riguardanti la Salerno-Reggio Calabria (6,9 miliardi), seguiti dal settore metropolitano (4,4 miliardi) e ferroviario (2,8 miliardi). Tra le opere sospese si segnala soprattutto la Pedemontana Lombarda (2,7 miliardi), che da sola copre quasi l'intero ammontare di questa fase realizzativa.

Dal confronto con la rilevazione effettuata a fine 2016, emerge un avanzamento non irrilevante, pur tenendo conto dell'incremento dei costi complessivi da 89,6 a 91,7 miliardi di euro. I lavori in corso si riducono da 29 a 24,5 miliardi (-15,6%), a fronte di un aumento delle opere concluse da 15,8 a 21,6 miliardi (+36%); le progettazioni si riducono da 24,8 a 24 miliardi (-3%), mentre restano quasi stabili le opere con contratti stipulati. Le gare in corso si riducono da 3,2 a 2,5 miliardi, ma aumentano le opere sospese o abbandonate (3 miliardi), che a fine 2016 erano praticamente inesistenti.

Questi dati sembrano evidenziare più un avanzamento basato sull'attuazione dei precedenti lavori in corso, che dal passaggio dalla fase di progettazione (comprendente anche i vari profili tecnico-amministrativi) all'attuazione. Ciò conferma le rilevazioni sui tempi di realizzazione delle opere pubbliche, aggiornate recentemente¹⁷, da cui emerge che sono proprio le fasi preliminari alla gara ad assorbire la maggior parte dei tempi complessivi, con un dato medio di 4 anni e 4 mesi, di cui 2 anni e 5 mesi alle sole fasi preliminari; per le opere di più grandi dimensioni (oltre 100 milioni di euro), quali quelle in gran parte rilevabili nelle opere strategiche, a fronte di un complessivo tempo realizzativo di 15 anni e 7 mesi, le fasi preliminari tecnico amministrative e progettuali impegnano 6 anni e 4 mesi. Ciò conferma, ancora una volta, che non è tanto la disponibilità di risorse a incidere sull'attuazione degli investimenti infrastrutturali, quanto la "macchina amministrativa" che la gestisce. I dati sulle risorse disponibili per le opere strategiche lo confermano ampiamente.

Seguendo lo stesso schema per fasi per le disponibilità economiche (Tabella 4), si rilevano situazioni molto difformi tra i vari settori. Con riferimento al settore ferroviario, la voce più consistente è quella relativa ai contratti stipulati, pari a 9 miliardi di Euro, dove la Linea AV/AC Milano-Verona costituisce l'infrastruttura con la spesa maggiore dedicata a questa voce (2,9 miliardi di Euro). Si discosta di poco la voce progettazioni, con 8,8 miliardi di Euro, seguita da lavori in corso, con 5,8 miliardi, lavori conclusi, con 2,8 miliardi e gare in corso, con 2,3 miliardi.

Relativamente al comparto stradale, le maggiori disponibilità sono attribuibili alla voce lavori conclusi, con 14,195 miliardi di Euro. Questo ci porta ad affermare che la costruzione delle infrastrutture di questo settore è quella maggiormente avanzata. Seguono: lavori in corso, con 5,3 miliardi, altro, con 3 miliardi, progettazioni, con 2,3 miliardi, contratti stipulati, con 1,9 miliardi, ed infine gare in corso, con 105 milioni di Euro.

Con riferimento al Sistema Mo.S.E. valgono le stesse osservazioni fatte sopra per i costi, mentre relativamente al settore metropolitano le disponibilità sono maggiori per i lavori in corso,

¹⁷ Cfr. NUVEC-Agenzia Coesione, *Rapporto sui tempi di attuazione delle opere pubbliche*, 2018. Sui dati, abbiamo elaborato uno specifico approfondimento, diffuso insieme a quello presente.

ammontanti a 8 miliardi, quasi il doppio rispetto alla cifra richiesta dai lavori conclusi. Quanto sopra detto sta a testimoniare che per questo settore invece la realizzazione delle opere infrastrutturali procede più a rilento. Per le voci: progettazioni e gare in corso vale quanto detto sopra per i costi.

TABELLA 4 - ANALISI DELLE DISPONIBILITA' DELLE 25 OPERE STRATEGICHE – al 31 maggio 2018

| SETTORE | OPERA | LAVORI IN CORSO (mln €) | LAVORI CONCLUSI (mln €) | CONTRATTI STIPULATI (mln €) | PROGETTAZIONI (mln €) | ALTRO (mln €) | GARE IN CORSO (mln €) | TOTALE (mln €) | |
|---|--|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|-----------------|---------|
| SETTORE FERROVIARIO | LINEA TORINO - LIONE (parte italiana) | 739,7 | | | 2.892,6 | | | 3.632,3 | |
| | BRENNERO (parte italiana) | 1.217,3 | 540,0 | 1.250,0 | 525,0 | | | 3.532,3 | |
| | LINEA AV/AC | 1. Milano Venezia - Brescia Verona | | | 2.875,0 | | | | 2.875,0 |
| | | 2. Milano Venezia - Treviglio Brescia | | 2.050,0 | | | | | 2.050,0 |
| | | 3. Milano Venezia - Verona Padova | | | 1.364,0 | | | | 1.364,0 |
| | TERZO VALICO DEI GIOVI | 3.597,0 | 220,0 | 1.550,0 | | | | 5.367,0 | |
| | LINEA NAPOLI - BARI | 263,0 | 20,0 | 1.543,0 | 671,0 | | 2.309,0 | 4.806,0 | |
| LINEA AV/AC MESSINA - CATANIA - PALERMO | | | 415,0 | 4.717,0 | | | 5.132,0 | | |
| TOTALE SETTORE FERROVIARIO | | 5.817,0 | 2.830,0 | 8.997,0 | 8.805,6 | - | 2.309,0 | 28.758,6 | |
| SETTORE STRADALE | A4 VENEZIA - TRIESTE | 647,5 | 367,1 | 144,6 | 570,9 | | | 1.730,1 | |
| | PEDEMONTANA LOMBARDA | | 1.436,5 | | | 2.681,9 | | 4.118,4 | |
| | PEDEMONTANA VENETA | 2.258,0 | | | | | | 2.258,0 | |
| | TANGENZIALE EST MILANO | | 1.659,9 | | | | | 1.659,9 | |
| | SALERNO - REGGIO CALABRIA | 1. In progettazione | 197,3 | 6.877,9 | | 711,7 | 83,4 | | 7.870,3 |
| | | 2. In realizzazione | | | | | | | |
| | A19 AGRIGENTO - CALTANISSETTA | 990,0 | 545,1 | | | | | 1.535,1 | |
| | GROSSETO - SIENA | 271,1 | 46,5 | | 162,0 | | 105,5 | 585,1 | |
| | QUADRILATERO MARCHE - UMBRIA | 608,9 | 1.289,2 | 324,7 | 6,00 | | | 2.228,9 | |
| | S.S. 106 JONICA | 1. In progettazione | 259,4 | 1.493,0 | 1.335,1 | 567,1 | 31,0 | | 3.685,6 |
| | | 2. In realizzazione | | | | | | | |
| OLBIA - SASSARI | 72,9 | 479,9 | 60,0 | 300,0 | 196,1 | | 1.108,8 | | |
| TOTALE SETTORE STRADALE | | 5.305,1 | 14.195,0 | 1.864,4 | 2.317,6 | 2.992,3 | 105,5 | 26.780,0 | |
| MO.S.E. | MO.S.E. | 5.384,5 | 108,7 | | | | | 5.493,2 | |
| TOTALE MO.S.E. | | 5.384,5 | 108,7 | - | - | - | - | 5.493,2 | |
| SETTORE METROPOLITANO | TORINO | 1. INTERCONNESSIONE REBAUDENGO | 186,0 | | | | | 186,0 | |
| | | 2. TORINO METROPOLITANA | 193,6 | | | 271,8 | | 465,4 | |
| | MILANO | 1. M5 MILANO - MONZA METROPOLITANA | | 1.376,1 | | | | | 1.376,1 |
| | | 2. M4 LORENTEGGIO - Linate | 2.164,3 | | | | | | 2.164,3 |
| | ROMA METROPOLITANA LINEA C | 753,0 | 2.217,4 | 49,1 | | | | 3.019,6 | |
| | NAPOLI | 1. LINEA 6 | 790,1 | | | 258,0 | | | 1.048,1 |
| | | 2. LINEA 1 | 2.472,6 | | | | | | 2.472,6 |
| | CIRCUMETNEA | 294,0 | 83,3 | | 517,0 | | 124,0 | 1.018,3 | |
| | NODO DI PALERMO | 1.152,3 | | | | | | 1.152,3 | |
| | TRAMVIA DI FIRENZE | | 717,3 | | 300,3 | | | 1.017,6 | |
| | SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNA | | | | 301,8 | | | 301,8 | |
| TOTALE SETTORE METROPOLITANO | | 8.005,8 | 4.394,1 | 49,1 | 1.648,9 | - | 124,0 | 14.221,8 | |
| TOTALE | | 24.512,3 | 21.527,8 | 10.910,5 | 12.772,1 | 2.992,3 | 2.538,5 | 75.253,6 | |
| TOTALE (%) | | 32,6% | 28,6% | 14,5% | 17,0% | 4,0% | 3,4% | 100% | |

Fonte: Elaborazioni Confindustria-API su dati SILOS (Opere DEF 2015).

Infine, riguardo le risorse economiche da reperire, necessarie all'ultimazione delle opere prioritarie (Tabella 5), solo il Sistema Mo.S.E. risulta interamente finanziato.

Il settore ferroviario è quello che ha bisogno di maggiori risorse economiche (11,5 miliardi di Euro), in particolar modo la Tratta Verona-Padova della Linea AV/AC Milano-Verona, con 3,7 miliardi di Euro, seguito da quello stradale, con un fabbisogno residuo di 981 milioni di Euro. Il settore metropolitano, a prescindere dal Sistema Mo.S.E., è quello che riscontra il minor fabbisogno economico, pari a circa 812 milioni, nonostante il completamento delle infrastrutture appartenenti a questo comparto risulti procedere più a rilento.

TABELLA 5 - ANALISI DEI FABBISOGNI DELLE 25 OPERE STRATEGICHE – al 31 maggio 2018

| SETTORE | OPERA | LAVORI IN CORSO (mln €) | LAVORI CONCLUSI (mln €) | CONTRATTI STIPULATI (mln €) | PROGETTAZIONI (mln €) | ALTRO (mln €) | GARE IN CORSO (mln €) | TOTALE (mln €) | |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|-----------------|---------|
| SETTORE FERROVIARIO | LINEA TORINO - LIONE (parte italiana) | | | | 2.681,6 | | | 2.681,6 | |
| | BRENNERO (parte italiana) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 867,7 | | | 867,7 | |
| | LINEA AV/AC | 1. Milano Venezia - Brescia Verona | | | 555,0 | | | | 555,0 |
| | | 2. Milano Venezia - Treviglio Brescia | | 0,0 | | | | | 0,0 |
| | | 3. Milano Venezia - Verona Padova | | | 3.700,0 | | | | 3.700,0 |
| | TERZO VALICO DEI GIOVI | - | - | 791,0 | | | | 791,0 | |
| | LINEA NAPOLI - BARI | - | - | - | 1.392,0 | | - | 1.392,0 | |
| LINEA AV/AC MESSINA - CATANIA - PALERMO | - | - | - | 1.491,0 | | - | 1.491,0 | | |
| TOTALE SETTORE FERROVIARIO | | - | - | 5.046,0 | 6.432,3 | - | - | 11.478,3 | |
| SETTORE STRADALE | A4 VENEZIA - TRIESTE | 0,0 | - | 0,0 | 0,0 | | | 0,0 | |
| | PEDEMONTANA LOMBARDA | | 0,0 | | | 0,0 | | 0,0 | |
| | PEDEMONTANA VENETA | 0,0 | | | | | | 0,0 | |
| | TANGENZIALE EST MILANO | | 0,0 | | | | | 0,0 | |
| | SALERNO - REGGIO CALABRIA | 1. In progettazione | 0,0 | 0,0 | | | | | |
| | | 2. In realizzazione | | | | 424,4 | 0,0 | | 424,4 |
| | A19 AGRIGENTO - CALTANISSETTA | - | - | | | 0,0 | | 0,0 | |
| | GROSSETO - SIENA | -15,3 | 0,0 | | 0,0 | | 0,0 | -15,3 | |
| | QUADRILATERO MARCHE - UMBRIA | 0,0 | - | 0,0 | - | | | 0,0 | |
| | S.S. 106 JONICA | 1. In progettazione | 0,0 | -6,0 | 0,0 | 578,1 | 0,0 | | 572,1 |
| 2. In realizzazione | | | | | | | | | |
| OLBIA - SASSARI | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| TOTALE SETTORE STRADALE | | -15,3 | -6,0 | - | 1.002,5 | - | - | 981,2 | |
| MO.S.E. | MO.S.E. | 0,0 | 0,0 | | | | | 0,0 | |
| TOTALE MO.S.E. | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| SETTORE METROPOLITANO | TORINO | 1. INTERCONNESSIONE REBAUDENGO | - | | | | | - | |
| | | 2. TORINO METROPOLITANA | 0,0 | | | 306,1 | | 306,1 | |
| | MILANO | 1. M5 MILANO - MONZA METROPOLITANA | | 0,0 | | | | | 0,0 |
| | | 2. M4 LORENTEGGIO - Linate | 0,0 | | | | | | 0,0 |
| | ROMA METROPOLITANA LINEA C | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | 0,0 | |
| | NAPOLI | 1. LINEA 6 | 0,0 | | | 12,0 | | | 12,0 |
| | | 2. LINEA 1 | 0,0 | | | | | | 0,0 |
| | CIRCUMETNEA | - | 0,0 | | 275,0 | | - | 275,0 | |
| | NODO DI PALERMO | - | | | | | | 0,0 | |
| | TRAMVIA DI FIRENZE | | 0,0 | | 219,0 | | | 219,0 | |
| SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNA | | | | 0,0 | | | 0,0 | | |
| TOTALE SETTORE METROPOLITANO | | - | - | - | 812,1 | - | - | 812,1 | |
| TOTALE | | -15,3 | -6,0 | 5.046,0 | 8.246,9 | - | - | 13.271,6 | |
| TOTALE PERCENTUALI | | -0,1% | 0,0% | 38,0% | 62,1% | 0,0% | 0,0% | 100% | |

Fonte: Elaborazioni Confindustria-API su dati SILOS (Opere DEF 2015).

LE PROSPETTIVE DELLA NADEF 2018 E DEL DDL BILANCIO 2019

A seguito del Documento di Economia e Finanza 2018, è stata pubblicata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze la NADEF 2018, all'interno della quale si fa riferimento alle linee di intervento che il Governo vuole adottare in merito agli investimenti pubblici, alle infrastrutture e alla mobilità, e conseguentemente alla realizzazione delle opere infrastrutturali strategiche.

In particolare, lo scenario programmatico di finanza pubblica prevede un aumento di risorse per investimenti pubblici pari a oltre 0,2 punti % di PIL nel 2019 fino a oltre 0,3% punti nel 2021, al fine di aumentare l'incidenza sul PIL dall' 1,9% nel 2018 e al 2,3% nel 2021.

Il rilancio degli investimenti pubblici annunciato dal Governo si concentra molto sul miglioramento attuativo e la rimozione di ostacoli organizzativi e regolatori: limitazione del ruolo del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), revisione del Codice dei Contratti

Pubblici, valorizzazione del Partenariato Pubblico Privato e creazione di servizi di assistenza tecnica, progettuale e legale alla Pubblica Amministrazione.

Con riferimento alle opere infrastrutturali e alla mobilità, dalla Nota di Aggiornamento del DEF 2018 emerge una strategia generale centrata sulla priorità di realizzare piccole opere e sulla manutenzione ordinaria e straordinaria, con particolare riferimento al sistema di viabilità e sicurezza di ponti, gallerie e strade interne. Sulle grandi opere strategiche, si è invece scelta la strada di sottoporre alcune di esse ad una nuova analisi costi-benefici¹⁸. Di conseguenza, se confermate, si avrà un allungamento nei tempi di realizzazione di queste ultime, già sottoposte a *project review*, o un ridimensionamento di interventi essenziali alla crescita economica del Paese.

Nella Nota di Aggiornamento è anche prevista l'istituzione di un nuovo Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP), curato da tutte le amministrazioni che possiedono e gestiscono i dati tecnici, amministrativi e contabili di ogni opera di competenza.

Riguardo alle novità introdotte dalla Legge di Bilancio, si rinvia ad un successivo approfondimento specificamente dedicato.

¹⁸ Tra queste sono citate dall'Aggiornamento del DEF: la Gronda di Genova, la Pedemontana Lombarda, il Terzo valico dei Giovi, la Linea AV/AC Brescia-Padova e Torino-Lione.