



# **I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali**

**predisposto dal**

**Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro**

**in collaborazione con il**

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**Roma, 11 dicembre 2002**

## INDICE

<b>Premessa .....</b>	<b>pag. 1</b>
<b>1. La dinamica degli investimenti infrastrutturali pubblici....</b>	<b>pag. 3</b>
?? Bandi di gara di lavori pubblici nel periodo 2001-2002	pag. 3
?? Bandi di gara per progettazioni nel periodo 2001-2002 .....	pag. 5
<b>2. Principali investimenti infrastrutturali realizzati e avviati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle Aziende vigilate nel biennio 2001-2002 .....</b>	<b>pag. 6</b>
?? Rete ferroviaria .....	pag. 7
?? Rete stradale .....	pag. 9
?? Rete autostradale .....	pag. 11
?? Opere marittime .....	pag. 12
<b>3. L'attuazione della Legge Obiettivo .....</b>	<b>pag. 13</b>
?? Principali modifiche introdotte .....	pag. 14
- quadro di sintesi degli atti pubblici rilevanti .....	pag. 14
- procedure di approvazione .....	pag. 15
- contratti .....	pag. 16
- procedure di gara .....	pag. 17
?? Il 1° Programma nazionale (Delibera CIPE 21.12.2001) .....	pag. 18
?? Le risorse finanziarie disponibili .....	pag. 19
?? Le Intese Generali Quadro con le Regioni .....	pag. 20
?? Grandi Opere esaminate dal CIPE .....	pag. 21
?? Grandi Opere approvate e finanziate dal CIPE .....	pag. 23
?? Richieste di finanziamento per le progettazioni .....	pag. 24
?? Stato di attuazione di alcune "grandi opere" .....	pag. 25

?? Manifestazioni di interesse per la finanza di progetto .....pag. 28

?? Previsione di esercizio della rete di “Alta velocità” ..... pag. 30

**4. Aspetti “sensibili” .....pag. 31**

?? Gli stanziamenti finanziari del bilancio statale ..... pag. 32

?? Ambiti di miglioramento produttivo della macchina statale ... pag. 33

## **Premessa**

Questo 1° Rapporto di monitoraggio, predisposto dagli uffici del CNEL, sulla base della documentazione fornita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), è stato redatto al fine di mettere a fuoco – attraverso una raccolta dei dati e delle informazioni disponibili presso diverse sedi – l'attività svolta dal MIT e dalle Aziende vigilate nel campo degli investimenti infrastrutturali.

E' infatti da tutti riconosciuto - sia dalle Istituzioni Parlamentari e di Governo, che dalle Forze Sociali - il ruolo fondamentale del rilancio degli investimenti infrastrutturali per il sostegno alla crescita del Paese e per il miglioramento della competitività. Pertanto il CNEL, con spirito di servizio istituzionale, ha accettato di affrontare il compito di raccogliere e ordinare i dati a disposizione, pur nella consapevolezza che solo nelle successive edizioni di aggiornamento semestrale del Rapporto sarà possibile conseguire una metodologia più sistematica e consolidata.

Il significativo processo di riforma legislativa e procedurale attivato con la Legge Obiettivo n.443 del 21.12.2001 (completamente operativo alla fine del mese di agosto 2002), unito alla riorganizzazione dell'intero comparto (nascita del nuovo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'accorpamento di 4 precedenti Ministeri, trasformazione dell'ANAS in società per azioni, evoluzione delle altre Aziende ed Enti), hanno prodotto una condizione di impegnativa transizione che, solo nei primi mesi 2003, dovrebbe conseguire i nuovi assetti definiti e la piena funzionalità delle relative organizzazioni operative.

Nei capitoli che seguono, al fine di rappresentare le dinamiche evolutive degli investimenti infrastrutturali nel corso del 2002, anche con riferimento al 2001 ed agli anni precedenti, si è seguito un percorso analitico mirato a far emergere i dati salienti:

?? l'incremento generale delle attività negoziali da parte delle Amministrazioni pubbliche (centrali e locali) per nuovi lavori e nuove progettazioni tecniche, essenziali per poter cantierare maggiori investimenti nel futuro prossimo;

?? i lavori realizzati in alcuni dei principali settori: grande viabilità, ferrovie, opere marittime;

?? i maggiori cambiamenti determinati dal nuovo quadro normativo (Legge Obiettivo);

?? lo stato di avanzamento effettivo di alcune delle maggiori Opere infrastrutturali inserite nel Programma della Legge Obiettivo, per le quali sono in corso tutte le operazioni preliminari all'apertura dei cantieri.

Il Rapporto si conclude con l'evidenza di alcuni "punti sensibili", correlati alle previsioni finanziarie per i programmi avviati, all'esigenza di attuare i nuovi strumenti di finanza di mercato, alla necessità di migliorare ancora i tempi ordinari di spesa dei fondi per lavori pubblici e degli stessi fondi strutturali europei.

# 1. La dinamica degli investimenti infrastrutturali

**Tav. 1 - Bandi di gara di Lavori Pubblici emanati dalle Amministrazioni pubbliche centrali e locali per aree territoriali – valori assoluti**  
(importi in milioni di euro)

Area territoriale	2000		2001		2002 °	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo
<i>Italia</i>	31.394	19.703	31.036	21.836	36.738	24.914
- di cui Nord	11.986	7.921	10.971	10.186	14.267	9.658
- di cui Centro	7.628	5.346	8.221	6.319	9.047	7.000
- di cui Sud ed Isole	11.748	6.265	11.755	5.185	13.310	7.482

° Stima sulla base dei dati riferiti al periodo gennaio-ottobre 2002

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati CRESME

**Tav. 2 - Bandi di gara di Lavori Pubblici emanati dalle Amministrazioni pubbliche centrali e locali – incremento percentuale**  
(importi in milioni di euro)

Anni	numero bandi		importo lavori	
	numero totale	incremento % annuale	importo totale	incremento % annuale
2000	31.394	-	19.703	-
2001	31.036	-1,1%	21.836	+ 10,8 %
2002°	36.738	+ 18,4%	24.914	+ 14,1 %

° Stima sulla base dei dati riferiti al periodo gennaio-ottobre 2002

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati CRESME

**Tav. 3 - Bandi di gara di Lavori Pubblici emanati dalle Amministrazioni pubbliche centrali e locali per aree territoriali – incrementi percentuali<sup>o</sup>**  
(importi in milioni di euro)

Area territoriale	incremento numero bandi		incremento importo lavori	
	2002/2000	2002/2001	2002/2000	2002/2001
<i>Italia</i>	+ 17,0 %	+ 18,4 %	+ 26,4 %	+ 14,1 %
- di cui Nord	+ 19,0 %	+ 30,0 %	+ 21,9 %	- 5,2 %
- di cui Centro	+ 18,6 %	+ 10,0 %	+ 30,9 %	+ 10,8 %
- di cui Sud ed Isole	+ 13,3 %	+ 13,2 %	+ 19,4 %	+ 44,3 %

<sup>o</sup> I dati del 2002 sono determinati sulla base di una stima dei dati riferiti al periodo gennaio-ottobre 2002

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati CRESME

**Tav. 4 - Bandi di gara di Lavori Pubblici emanati dalle Amministrazioni pubbliche centrali e locali per classi di importo – valori assoluti**  
(importi in milioni di euro)

Classi di importo	2000		2001		2002 <sup>o</sup>	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo
- Da 0 a 1,03 *	28.523	5.959	28.049	5.868	33.171	6.852
- Da 1,03 a 2,58	1.857	2.920	1.943	3.059	2.266	3.565
- Da 2,58 a 5,17	571	2.057	602	2.185	750	2.705
- Oltre 5,17	443	8.768	442	10.724	551	11.792
<b>TOTALE</b>	<b>31.394</b>	<b>19.703</b>	<b>31.036</b>	<b>21.836</b>	<b>36.738</b>	<b>24.914</b>

<sup>o</sup> Stima sulla base dei dati riferiti al periodo gennaio-ottobre 2002

\* Sono compresi anche i bandi di importo non segnalato.

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati CRESME

**Tav. 5 - Bandi di gara di Lavori Pubblici emanati dalle Amministrazioni pubbliche centrali e locali – incrementi percentuali**

Classi di importo	incremento numero bandi		incremento importo lavori	
	2002/2000	2002/2001	2002/2000	2002/2001
- Da 0 a 1,03 *	+ 16,3 %	+ 18,3 %	+ 15,0 %	+ 16,8 %
- Da 1,03 a 2,58	+ 22,0 %	+ 16,6 %	+ 22,1 %	+ 16,5 %
- Da 2,58 a 5,17	+ 31,3 %	+ 24,6 %	+ 31,5 %	+ 23,8 %
- Oltre 5,17	+ 24,4 %	+ 24,7 %	+ 34,5 %	+ 10,0 %
<b>TOTALE</b>	<b>+ 17,0 %</b>	<b>+ 18,4 %</b>	<b>+ 26,4 %</b>	<b>+ 14,1 %</b>

° Stima sulla base dei dati riferiti al periodo gennaio-ottobre 2002

\* Sono compresi anche i bandi di importo non segnalato.

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati CRESME

**Tav. 6 - Bandi di gara per progettazioni per importi superiori alla soglia comunitaria di 200 mila euro**

*(importi in milioni di euro)*

Periodo	numero	Importo totale	importo medio	incremento % annuale degli importi
1998	352	219,5	0,62	-
1999	453	328,4	0,73	+ 49,6%
2000	420	347,6	0,83	+ 5,8%
2001	504	378,4	0,75	+ 8,9%
2002 °	674	613,9	0,91	+ 62,2%

° Stima sulla base dei dati riferiti al periodo gennaio-ottobre 2002

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali dello Stato (dicembre 2002), elaborazione su dati OICE

## **2. Principali investimenti infrastrutturali realizzati e avviati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle Aziende vigilate nel biennio 2001-2002**

Nelle tavole che seguono (tavv. 7-14) sono riepilogati i principali volumi di investimenti infrastrutturali effettuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare attraverso le Aziende vigilate ANAS e FS-RFI.

Le diverse metodologie di raccolta e di classificazione degli indicatori presentano disomogeneità nelle definizioni e nelle denominazioni utilizzate dai vari soggetti operativi. In proposito si è operato uno sforzo di semplificazione e presentazione che, rispettando il contenuto dei dati, consentisse una lettura più chiara degli stessi.

## Principali investimenti nella rete ferroviaria

**Tav. 7 - Sistema ferroviario: investimenti realizzati per tipologia di reti nel periodo 2000-2002 (importi in milioni di euro)**

Tipologia di rete	2000	2001			2002		
	totale	tot.	1° sem.	2° sem.	tot.	1° sem.	2° sem.
<b>a) Rete ordinaria</b>	<b>1.558</b>	<b>1.791</b>	457	1.333	<b>2.012</b>	759	1.254
- lavori infrastrutturali	801	873	247	625	955	357	599
- manutenzioni	752	914	209	705	1.045	398	647
- materiale rotabile	5	4	1	3	12	4	8
<b>b) Rete AV/AC</b>	<b>1.265</b>	<b>1.843</b>	825	1.019	<b>2.300</b>	1.033	1.267
<b>c) Adeguamento Stazioni</b>		<b>20</b>			<b>29,5</b>		
- grandi Stazioni					4,5		
- medie Stazioni					5,0		
- piccole Stazioni		20			20,0		
<b>Totale (a+b+c)</b>	<b>2.823</b>	<b>3.654</b>			<b>4.341,5</b>		

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati RFI

**Tav. 8 - Investimenti realizzati nel sistema ferroviario per tipologia di reti variazioni percentuali annuali nel 2002 rispetto al 2000 e al 2001**

Tipo di rete	2002/2000	2002/2001
- Rete ordinaria	+ 29,1%	+ 12,3%
- Rete AV/AC	+ 81,8%	+ 24,8%
<b>Totale</b>	<b>+ 53,8 %</b>	<b>+ 18,8 %</b>

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali dello Stato (dicembre 2002), elaborazione su dati RFI

**Tav. 9 - Sistema ferroviario: nuove attività negoziali per la rete ordinaria nel periodo 2000-2003 (importi in milioni di euro)**

<b>Attività negoziali</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2002/2001</b>
<b><i>Nuovi contratti affidati</i></b>	<b>586,7</b>	<b>1.032,9</b>	<b>1.285,2</b>	<b>+ 24,4%</b>
- <i>Centro Nord</i>			72%	
- <i>Mezzogiorno</i>			28%	
<b>Avvio gare</b>				
		<b>1.976,6</b>	<b>2.206,9</b>	<b>+ 11,6%</b>
- <i>Centro Nord</i>		75%	44%	
- <i>Mezzogiorno</i>		25%	56%	

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali dello Stato (dicembre 2002), elaborazione su dati RFI

**Tav. 10 - Sistema ferroviario: nuovi lavori “cantierati” per la rete alta velocità/alta capacità nel periodo 2002-2003 (importi in milioni di euro)**

<b>Tratte e nodi</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
- <i>tratta Torino-Novara</i>	4.131	15
- <i>tratta Novara-Milano</i>	16	2.000
- <i>tratta Milano-Bologna</i>	191	50
- <i>nodo di Bologna</i>	82	280
- <i>tratta Bologna-Firenze</i>	90	130
- <i>nodo di Firenze</i>	5	280
- <i>nodo di Roma</i>	88	15
- <i>tratta di Roma-Napoli</i>	250	380
- <i>nodo di Napoli</i>	4	70
<b>Totale dei lavori “cantierati”</b>	<b>4.857</b>	<b>3.220</b>

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati RFI

## Principali investimenti nella rete stradale

**Tav. 11 - Rete di viabilità stradale nazionale: pagamenti per lavori realizzati nel periodo 2000-2002 e previsione 2003 – valori assoluti**  
(importi in milioni di euro)

<b>Rete di viabilità ordinaria nazionale</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (a)</b>	<b>2003 (b)</b>
<u>Pagamenti totali per lavori</u> , di cui:	1.995	2.245	2.171	2.300
- <i>Lavori infrastrutturali</i>	1.371	1.584	1.659	1.750
- <i>Manutenzione</i>	624	661	512	550

(a) previsione al 31.12.02 su rilevazioni al 30.11.02

(b) previsione ANAS

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati ANAS

Dalla fine del 2001 l'ANAS amministra solo il 37 % della rete di viabilità stradale nazionale a seguito del decentramento alle Regioni attuato dal D.Lgs. 112/98. L'andamento del flusso di investimenti realizzati è influenzato da tale passaggio di competenze.

**Tav. 12 - Rete di viabilità stradale nazionale: pagamenti per lavori realizzati nel periodo 2000-2002 e previsione 2003 – incrementi percentuali**

<b>Rete di viabilità ordinaria nazionale</b>	<b>2002/2001</b>	<b>2003/2002</b>
<u>Pagamenti totali per lavori</u> , di cui:	- 3,3 %	+ 5,9 %
- <i>Lavori infrastrutturali</i>	+ 4,7 %	+ 5,5 %
- <i>Manutenzione</i>	- 22,5 %	+ 7,4 %

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati ANAS

**Tav. 13 - Rete di viabilità stradale nazionale: nuove attività per lavori avviate nel periodo 2000-2002 (importi in milioni di euro)**

	2000	2001	2002
<b>Bandi di gara pubblicati</b>			
- numero	1.862	1.664	1.466
- importi totali	3.084	2.296	3.275
- variazione % degli importi totali 2002/2001			+ 42,6 %
<b>Gare aggiudicate</b>			
- numero	2.853	3.057	2.402
- importi totali	1.179	1.133	3.025
- variazione % degli importi totali 2002/2001			+ 167,0 %

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati ANAS

L'andamento del numero di bandi di gara risente della diminuzione della rete stradale amministrata dall'ANAS a seguito del decentramento alle Regioni del 63% della rete attuato dal D.Lgs. 112/98.

Nel 2001 gli investimenti per km di strada sono calcolati sull'intera rete nazionale pari a 46.009 km (fonte: ISTAT, 1998), nel 2002 sono calcolati in rapporto al 37% della rete rimasto nella competenza dell'ANAS, pari a 17.023 km.

## Principali investimenti nella rete autostradale

**Tav. 14 - Rete autostrade in concessione: progetti approvati e lavori iniziati nel periodo 2000-2002 (importi in milioni di euro)**

	2000	2001	2002
<b>Progetti approvati</b>			
- numero	36	104	69
- importi totali	790,1	681,4	1201,8
- variazione % degli importi totali 2002/2001			+ 76,4 %
<b>Lavori iniziati</b>			
- Numero	24	58	25
- Importi totali	683,5	447,8	144,8
- variazione % degli importi totali 2002/2001			- 67,7 %

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati ANAS

## Principali investimenti nelle opere marittime

### Tav. 15- Opere marittime: investimenti nel periodo 2000 - 2003

(importi in milioni di euro)

<b>Investimenti</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
- <i>Investimenti impegnati</i>	774,7	-	643,0	604,0
- <i>Investimenti erogati</i>	4,3	336,3	146,3	300,0

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati Ministero Infrastrutture – Ripartizione navigazione e trasporto marittimo

Gli investimenti impegnati ed erogati sono il risultato della somma degli stanziamenti previsti per le aree depresse e di quelli stanziati nelle seguenti leggi: 413 / 1998, 388 / 2000, 166 / 2002.

### **3. L'attuazione della Legge Obiettivo**

In questo capitolo si è cercato di rappresentare le principali trasformazioni normative e procedurali introdotte attraverso la Legge Obiettivo (n. 443 del 21.12.2001) che ha profondamente innovato le modalità di programmazione e di realizzazione delle opere infrastrutturali.

La Legge è stata poi modificata e integrata dalla Legge n. 166 del 1 agosto 2002 e, con il Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, si sono definite le nuove regole per l'attuazione delle infrastrutture strategiche.

Il quadro complessivo, che ora emerge chiaramente, ha iniziato ad operare progressivamente dalla fine del 2001, grazie alle intese con le Regioni per la programmazione, alla conseguente approvazione del 1° Programma nazionale dal CIPE del 21 dicembre 2001, all'avvio della stipula delle Intese Generali Quadro con ciascuna Regione per l'attuazione delle Opere, all'approvazione dei citati provvedimenti normativi di modifica e attuazione.

Dal mese di settembre 2002, con la disponibilità concreta delle risorse finanziarie aggiuntive, e con l'approvazione delle prime proposte dal CIPE, si è avviato più complessivamente il processo di concreta realizzazione previsto dalla Legge Obiettivo. Sulla base degli atti in corso vi è la ragionevole previsione di significativi avanzamenti nel corso del primo e del secondo semestre dell'anno 2003.

## Principali modifiche introdotte dalla Legge Obiettivo (L.O.)

### Tav. 16 – Quadro di sintesi degli atti legislativi, istituzionali e di programmazione nel campo degli investimenti infrastrutturali strategici.

Anno	Atti
<b>2001</b>	<b>DPEF 2002-2006</b>
- luglio	Annovera tra gli interventi di politica economica prioritari la realizzazione di un programma di opere pubbliche strategiche.
- dicembre	<b>Conferenza Unificata Stato - Regioni – Autonomie locali</b> Approva le intese raggiunte tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni per il Piano delle opere strategiche.
- dicembre	<b>Legge n. 443 del 21 dicembre 2001</b> Istituzione del Programma nazionale delle infrastrutture strategiche e conferimento al Governo di una delega legislativa per la celere realizzazione delle grandi opere.
- dicembre	<b>Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001</b> Approvazione del 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche che prevede interventi per un importo complessivo di 125,8 miliardi di euro, di cui il 45 % destinato al Mezzogiorno.
- dicembre	<b>Legge finanziaria per il 2002 (Legge n. 448 del 28 dicembre 2002)</b> Stanzia dei fondi per la realizzazione delle opere inserite nel Piano nazionale delle infrastrutture strategiche.
<b>2002</b>	<b>Istituzione di Infrastrutture S.p.A. e Patrimonio S.p.A.</b>
- giugno	Con la Legge 112 del 2002 nasce Infrastrutture S.p.A., per favorire il coinvolgimento dei soggetti privati nella realizzazione e gestione di infrastrutture pubbliche e Patrimonio S.p.A. per assicurare una gestione del patrimonio statale efficiente ed economica.
- luglio	<b>DPEF 2003-2006</b> Conferma il rilancio della politica infrastrutturale del Paese, con l'individuazione delle infrastrutture strategiche.
- agosto	<b>Legge n. 166 del 1 agosto 2002</b> Legge collegata alla finanziaria 2002 che ha innovato la disciplina degli appalti pubblici ed ha autorizzato la spesa dei fondi previsti nella Legge n. 448/01 per il 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche.
- agosto	<b>Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002</b> Attua la delega conferita al Governo con la Legge n. 443 del 2001 introducendo nuove procedure per la realizzazione delle infrastrutture.
- settembre	<b>Disegno di Legge Finanziaria 2003</b> Stanzia ulteriori fondi per il Programma delle infrastrutture strategiche. Istituisce il Fondo Rotativo per le Opere Pubbliche (FROP).
- ottobre/novembre	<b>Delibere CIPE del 31 ottobre e del 29 novembre 2002</b> Ai sensi della L.O., sono approvati i primi finanziamenti di opere rientranti nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche.

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002)

## Tav. 17 - Legge Obiettivo: procedure di approvazione

REGIME ORDINARIO	INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
<p>Il progetto che si approva è quello definitivo: sul progetto preliminare si tiene una Conferenza istruttoria, non vincolante per le fasi successive</p>	<p>Il progetto preliminare è approvato dal CIPE, con effetti definitivi e vincolanti per il tracciato, per la spesa prevista e per le successive determinazioni degli Enti competenti ai fini ambientali, urbanistici e finanziari.</p>
<p>Il progetto è approvato da tutte le Amministrazioni interessate in una <b>Conferenza di Servizi</b>. Le approvazioni sono generalmente rilasciate all'unanimità; per le grandi opere, anche dopo molti anni.</p>	<p>L'approvazione del progetto definitivo è rilasciata dal <b>CIPE allargato ai Presidenti delle Regioni</b> interessate. Gli altri Enti interessati (compresi Ministeri e Regioni) provvedono all'istruttoria dei progetti senza potere decisorio diretto. Per i progetti sottoposti a VIA, i Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali hanno un potere di veto, superabile dal Consiglio dei Ministri. Il superamento dell'eventuale veto delle Regioni è subordinato ad un riesame tecnico e richiede un provvedimento del Presidente della Repubblica.</p>
<p>Ciascun ente, in Conferenza di Servizi, approva il progetto con proprie prescrizioni, spesso generiche, incerte e tali da richiedere una successiva verifica.</p>	<p>Il CIPE approva il progetto sulla base della proposta unica, formulata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), che verifica le relazioni delle Amministrazioni competenti, valutando ogni prescrizione proposta dalle stesse.</p>
<p><b>I tempi sono solo teoricamente brevissimi:</b> 90 giorni, di fatto non rispettabili.</p>	<p><b>I tempi</b> sono più lunghi, ma <b>rigorosamente certi:</b> 6 mesi per il progetto preliminare e 7 per il progetto definitivo (sono tempi tecnici più reali), ma il MIT ed il CIPE devono provvedere in qualsiasi caso di ritardo di Enti terzi.</p>

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione dal Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002

**Tav. 18 - Legge Obiettivo: nuova modalità dei contratti per la realizzazione delle infrastrutture**

REGIME ORDINARIO	LEGGE OBIETTIVO
<p style="text-align: center;"><b>APPALTO</b></p> <p>Si deve affidare <b>l'appalto a chi esegue direttamente l'opera</b>, con limitate possibilità di subappalto.</p> <p>Per tale motivo, le grandi opere sono suddivise in <b>molteplici lotti</b>, al cui difficile coordinamento dovrebbe provvedere il <i>Committee</i>; caso emblematico è la Salerno-Reggio Calabria: 72 lotti in differente stato di esecuzione, con effetti dirompenti sul traffico.</p> <p><b>L'appaltatore non può partecipare al progetto</b>; peraltro la recente riforma ha consentito per i lotti più grandi l'appalto integrato di progettazione ed esecuzione.</p> <p>Vi sono grandi limiti alle varianti, da giustificare con eventi sopravvenuti all'appalto</p>	<p style="text-align: center;"><b>CONTRAENTE GENERALE</b></p> <p>Le opere maggiori (superiori a 250 mila Euro) sono affidate al <b>contraente generale</b> che deve assicurare la realizzazione dell'<b>opera intera</b>, con piena libertà di affidare i lavori in appalto ed in subappalto a terzi.</p> <p>Peraltro, le opere lineari maggiori (ad esempio la Salerno – Reggio Calabria) possono essere divise in macro – lotti da affidare a diversi contraenti generali.</p> <p>Il <b>contraente generale provvede al progetto</b> (esecutivo e, ove necessario, anche definitivo), alla direzione lavori ed ai rapporti con gli Enti interessati.</p> <p>Il regime delle varianti è più libero.</p> <p>L'appalto è previsto per le opere di importo inferiore ai 250 mila Euro.</p>
<p style="text-align: center;"><b>CONCESSIONE</b></p> <p>La concessione è stata riformata dalla <b>L. 166/2002</b> in modo analogo alla Legge Obiettivo secondo le seguenti linee:</p> <p><b>Prezzo</b>: si poteva accordare solo in caso di tariffe controllate, non poteva superare il 50% del valore dell'opera e doveva essere pagato ad opera collaudata. Ora è sostanzialmente libero, purché non copra il rischio di gestione dell'opera.</p> <p><b>Tempo di concessione</b>: non poteva superare i 30 anni; ora è libero.</p> <p><b>Appalti del concessionario</b>: dovevano essere affidati con gara e nel rispetto di tutte le previsioni della Legge Merloni (limiti alle varianti, etc.). Inoltre era obbligatorio affidare a terzi almeno il 40% dei lavori. Per le nuove concessioni c'è solo l'onere di un avviso pubblico, e non bisogna rispettare la Legge Merloni. L'onere di affidamento a terzi è eventuale e deve essere stabilito nel bando.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CONCESSIONE</b></p> <p>La Legge Obiettivo è sostanzialmente eguale alla Merloni riformata.</p> <p>Differenza significativa è che il <b>nuovo regime</b> degli appalti al concessionario <b>si estende anche alle vecchie concessioni</b>, per le quali si debbono realizzare nuove opere. Conseguentemente i “vecchi concessionari” – come Autostrade – sono molto più liberi solo per le opere della Legge Obiettivo. Rimane però, per le vecchie concessioni, l'obbligo di affidare a terzi il 40% dei lavori.</p>

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione dal Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002

## Tav. 19 - Legge Obiettivo: nuove procedure di gara

REGIME ORDINARIO	LEGGE OBIETTIVO
<p><b>Concessione:</b> si può provvedere direttamente con gara o previa proposta del promotore (finanza di progetto).</p> <p>Nel primo caso:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'opera è programmata;</li> <li>2. Si redige il progetto preliminare;</li> <li>3. Si pone a base di gara il progetto preliminare.</li> </ol> <p>Nel secondo caso.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'opera è programmata</li> <li>2. I privati formulano offerte, corredate dal progetto preliminare, entro il 30 giugno o il 31 dicembre di ogni anno.</li> <li>3. Il progetto preliminare del migliore dei promotori è posto a base di una gara tra terzi.</li> <li>4. I migliori due classificati nella gara partecipano ad una ulteriore procedura negoziata; il promotore ha diritto di prelazione.</li> </ol>	<p>La procedura per gara (licitazione privata o appalto concorso) è uguale sia per la concessione, che per l'affidamento a <b>contraente generale</b>. In quest'ultimo caso si può porre a base di gara, oltre al preliminare, anche:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. il definitivo;</li> <li>2. in via transitoria: anche l'esecutivo se già disponibile (o sia stato affidato l'incarico per lo sviluppo del medesimo) alla data del 10 settembre 2002.</li> </ol> <p>Quella per promotore è analoga ma il MIT pubblica un avviso, sollecitando le proposte dei promotori ed assegnando un termine apposito</p>

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione dal Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002

## Il 1° Programma nazionale della Legge Obiettivo

### Tav. 20 - Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (delibera CIPE del 21 dicembre 2001)

(importi in milioni di euro)

Infrastrutture strategiche	importo 2002-04	Importo totale	
		milioni di euro	%
<i>Sistema valichi</i>	227	6.365	5,1
<i>Corridoio plurimodale padano</i>	4.555	20.367	16,2
<i>Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero</i>	666	2.544	2,0
<i>Corridoio plurimodale Tirreno-Nord Europa</i>	5.798	39.908	31,7
<i>Corridoio plurimodale Adriatico</i>	724	2.107	1,7
<i>Corridoio plurimodale Dorsale centrale</i>	608	3.753	3,0
<i>Sistema M.O.S.E.</i>	609	4.132	3,3
<i>Ponte sullo Stretto di Messina</i>	356	4.958	3,9
<i>Corridoi trasversali e dorsale appenninica</i>	2.563	16.061	12,8
<i>Sistemi urbani</i>	3.804	15.366	12,2
<i>Piastra logistica della Sardegna</i>	363	1.165	0,9
<i>Hub portuali</i>	879	2.650	2,1
<i>Hub interportuali</i>	305	1.530	1,2
<i>Allacciamenti ferroviari e stradali Grandi Hub aeroportuali</i>	269	310	0,2
<i>Schemi idrici</i>	2.478	4.641	3,7
<b>Totale</b>	<b>24.204</b>	<b>125.858</b>	<b>100,0</b>
<i>- di cui totale nel Mezzogiorno</i>	11.222	56.670	45,0

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121

**Tav. 21 – Quadro di sintesi delle risorse finanziarie stanziare e da reperire (importi in miliardi di euro)**

<b>Programma nazionale infrastrutture</b>	<b>Risorse necessarie</b>
Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001	125,8

<b>Programma nazionale infrastrutture</b>	<b>Copertura del costo</b>
<i>a) Risorse già disponibili</i>	11,9
<i>b) Risorse aggiunte dallo Stato al 30.11.02 di cui:</i>	16,0
- Legge 166/2002 (artt. 13, 36)	5,5
- Finanziamenti FS e ANAS (Tab. F e D Legge finanziaria 2002)	8,0
- d.d.l. Legge Finanziaria 2003 (art. 36, 38, 39 e Tab. F e D)	2,5
<i>c) Risorse private</i>	4,0
- Concessioni autostradali	4,0
<i>d) Quadro comunitario di sostegno (POR-PON)</i>	6,0
<b>e) Totale risorse finanziarie attivate (a+b+c+d)</b>	<b>37,9</b>
<i>f) Ulteriori previsioni di copertura del costo totale (al 21 dicembre 2001), di cui:</i>	49,3
- risorse europee	19,8
- risorse private	29,5
<b>Totale copertura e previsioni di copertura al 30/11/2002 (e+f)</b>	<b>87,2</b>

<b>Risorse ancora da reperire al 30/11/2002</b>	<b>38,6</b>
---	-------------

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati dall'audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti al Senato della Repubblica – Commissione VIII dell'8/10/2002

## **Tav. 22 – Intese Generali Quadro con le Regioni**

*(art. 13, legge 166 del 1 agosto 2002; art. 1, D.Lgs. 190 del 20 agosto 2002)*

Su proposta del Ministro delle Infrastrutture dei Trasporti il Governo ha sottoscritto le seguenti Intese con le Regioni:

### Intese sottoscritte

- |                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| 1. Regione Campania           | dicembre 2001  |
| 2. Regione Liguria            | febbraio 2002  |
| 3. Regione Lazio              | marzo 2002     |
| 4. Regione Calabria           | maggio 2002    |
| 5. Regione Friuli – V. Giulia | settembre 2002 |
| 6. Regione Sardegna           | ottobre 2002   |
| 7. Regione Marche             | ottobre 2002   |
| 8. Regione Umbria             | ottobre 2002   |

### Intese in corso di firma

1. Regione Piemonte
2. Regione Valle D'Aosta

### Intese in corso di istruttoria avanzata

1. Regione Lombardia
2. Regione Emilia Romagna
3. Regione Toscana
4. Regione Basilicata
5. Regione Puglia
6. Regione Abruzzo
7. Provincia Autonoma di Bolzano
8. Regione Molise
9. Provincia Autonoma di Trento
10. Regione Sicilia (Protocollo politico preliminare - settembre 2001)
11. Regione Veneto (Protocollo politico preliminare - 9 agosto 2001)

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Tav. 23 – Grandi Opere esaminate dal CIPE, ottobre – novembre 2002**

Opere	Attività
<i>Passante di Mestre</i>	Stanziato il contributo di 113,4 milioni di euro a carico dello Stato. (31 ottobre 2002).
<i>Autostrada Salerno – Reggio Calabria</i>	Stanziati 700 milioni di euro del maxi lotto che va dallo svincolo di Sicignano degli Alburni ad Atena Lucana. Il CIPE ha inoltre stabilito che ogni tre mesi il Ministero delle Infrastrutture presenterà progetti di finanziamento per i 6 maxi lotti restanti. (31 ottobre 2002).
<i>Quadrilatero di penetrazione interna: asse viario Umbria – Marche</i>	Il CIPE ne ha valutato positivamente il modello attuativo emerso dallo studio pilota e ha delineato il percorso procedurale fino alla presentazione al CIPE del progetto preliminare (31 ottobre 2002).
<i>Completamento del raddoppio del Grande Raccordo Anulare di Roma</i>	Stanziati 392 milioni di euro per la realizzazione dell'ultimo tratto della 3 <sup>a</sup> corsia del G.R.A di Roma tra le uscite Aurelia e Flaminia. (29 novembre 2002)
<i>Ammodernamento Autostrada Napoli – Pompei – Salerno</i>	Stanziati il contributo di 35 milioni di euro a carico dello Stato, mentre 175,8 milioni di euro saranno a carico della Società Autostrade Meridionale, concessionaria della tratta. (29 novembre 2002)
<i>Autostrada A1 Caianello – Grazzanise e Variante di Caserta</i>	Stanziati 62 milioni di euro per gli ultimi due lotti della fondovalle Isclero di collegamento tra la SS 7 Appia e la SS 265 con la superstrada Benevento - Caianello

(segue)

## Tav. 23 – Grandi Opere esaminate dal CIPE, ottobre – novembre 2002

(segue)

<i>Sistema di metropolitana regionale della Campania</i>	Stanziati 90 milioni di euro per la realizzazione della linea C Alifana (Aversa Centro – Piscinola). (29 novembre 2002)
<i>Progetto M.O.S.E. per la salvaguardia della laguna di Venezia</i>	Stanziati 450 milioni di euro nel triennio 2002-2004 per la realizzazione delle opere fisse e mobili (incluse le spese di progettazione). (29 novembre 2002)
<i>Risanamento del sottosuolo di Napoli</i>	Stanziati 36,5 milioni di euro per interventi di risanamento ambientale dell'area di Napoli (Vallone San Rocco e Collina dei Camaldoli – lato Soccavo). (29 novembre 2002)

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su delibere CIPE 31 ottobre 2002 e 29 novembre 2002

**Tav. 24 – Grandi Opere approvate e finanziate dal CIPE,**  
**ottobre – novembre 2002** (*importi in milioni di euro*)

<b>Opere</b>	<b>Importi finanziati dal CIPE</b>	<b>Importi pubblici e privati complessivi attivati</b>
<i>Passante di Mestre</i>	113,4	1.962,5
<i>Autostrada Salerno – Reggio Calabria</i>	700,0	700,0
<i>Completamento del raddoppio del Grande Raccordo Anulare di Roma</i>	392,2	392,2
<i>Ammodernamento Autostrada Napoli – Pompei – Salerno</i>	35,0	175,1
<i>Autostrada AI Caianello – Grazzanise e Variante di Caserta</i>	62,3	62,3
<i>Sistema di metropolitana regionale della Campania</i>	90,0	232,4
<i>Progetto M.O.S.E. per la salvaguardia della laguna di Venezia</i>	450,0	450,0
<i>Risanamento del sottosuolo di Napoli</i>	37,5	37,5
<b>TOTALE</b>	<b>1.880,4</b>	<b>4.012,0</b>
<i>- di cui Mezzogiorno</i>	924,8	1.207,3
<i>- <u>Mezzogiorno su totale Italia</u></i>	49,2 %	30,1 %

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su delibere CIPE 31 ottobre 2002 e 29 novembre 2002

## Tav. 25 – Richiesta di finanziamento per le progettazioni

(importi in milioni di euro)

<b>Settori di finanziamento</b>	<b>importo</b>
<b>a) Totale progettazione di infrastrutture ferroviarie</b>	155,0
- di cui RFI	155,0
<b>b) Totale progettazione di infrastrutture stradali</b>	
- di cui ANAS	76,7
- di cui Regione Friuli - Venezia Giulia	5,6
- di cui Regione Umbria	4,5
- di cui Regione Campania	56,2
<b>Totale complessivo (a+b)</b>	<b>298,0</b>

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Tav. 26 – Stato di attuazione di alcune “grandi opere”

### a) VALICHI ALPINI

#### Tunnel del Brennero

<b>4 dicembre 2001</b>	<b>Luglio 2002</b>	<b>2005</b>	<b>2015</b>
Programma CIPE	Consegna progetto preliminare avviato nel 2000	Progetto definitivo e gara per affidamento dei lavori	Apertura ed esercizio

#### Tunnel stradale del Frejus

<b>1999-2000</b>	<b>Dicembre 2001</b>	<b>27 novembre 2002</b>	<b>Giugno 2004 *</b>
Accordo tra l'Italia e la Francia per le misure di sicurezza	Programmazione misure definitive	Approvazione intergovernativa del progetto preliminare della galleria di soccorso	Inizio dei lavori

\*: tempi accorciabili

#### Tunnel stradale del Monte Bianco

<b>1999-2001</b>	<b>9 marzo 2002</b>	<b>25 giugno 2002</b>	<b>7 novembre 2002</b>	<b>Gennaio 2003</b>
Lavori di adeguamento per messa in sicurezza	Riapertura alternata al traffico leggero	Riapertura alternata al traffico merci	Accordo intergovernativo riapertura traffico Monte Bianco (Frejus)	Riapertura completa al traffico

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## b) CORRIDOIO 5

### **Linea Lione – Torino Alta Velocità e Tunnel ferroviario Frejus**

Gennaio 2001	27 settembre 2002	Entro 2003	Entro 2005
Accordo intergovernativo tra Italia e Francia	Ratifica dell'Accordo intergovernativo da parte del Parlamento italiano	Completamento progetto preliminare	Avvio dei lavori

### **Linea Torino – Milano Alta Velocità / Alta Capacità**

Tratta Torino – Novara		Tratta Novara – Milano	
2002: lavori avviati	2004: conclusione dei lavori	2003: avvio dei lavori	2008: conclusione dei lavori

### **Linea Milano – Genova – Ventimiglia**

Tratta Genova - Ventimiglia		Tratta Milano - Genova	
2002: avvio dei lavori	2007: conclusione dei lavori	2005: avvio dei lavori	2013: conclusione dei lavori

### **Linea Milano – Venezia – Trieste Alta Velocità / Alta Capacità**

Tratta Milano - Padova		Tratta Padova – Venezia - Trieste	
2004: avvio dei lavori	2010: conclusione dei lavori	2005: avvio dei lavori	2010: conclusione dei lavori

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### c) CORRIDOIO DORSALE CENTRALE

#### Autostrada A1 – Variante di Valico

Agosto 2001	2007	2010
DPCM di sblocco delle varianti al tracciato	Termine lavori qualificazione tracciato attuale	Conclusione dei lavori Variante

### d) CORRIDOIO AUTOSTRADALE TIRRENICO

#### Autostrada Salerno – Reggio Calabria

2002	2003 - 2004	2007
Avvio lavori 1° macrolotto	Avvio lavori 6 macrolotti	Conclusione dei lavori di adeguamento

#### Autostrada Messina – Palermo

2002	2003
Attività per lo sblocco dei lavori in corso	Conclusione dei lavori

### e) PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Dicembre 2001	Dicembre 2002	2003	2005
Delibera CIPE	Conclusione progettazione preliminare	Approvazione CIPE e procedura di gara	Avvio dei lavori

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## **Tav. 27 – Manifestazione di interesse per la finanza di progetto**

### **Infrastrutture stradali**

- ~~SES~~ Tangenziali esterne di Milano S:p.A. – Nuova tangenziale di Milano
- ~~SES~~ Comune di Genova – Tunnel di Genova
- ~~SES~~ Comune di Foligno:
  - Nuovo sistema viario di Foligno;
  - Variante intermedia Sud.

### **Infrastrutture ferroviarie leggere**

- ~~SES~~ Comune di Modena – Metropolitana di Modena
- ~~SES~~ Comune di Monza – Metropolitana di Monza

### **Infrastrutture portuali**

?? Autorità Portuale di La Spezia:

- Realizzazione di un collegamento viario sotterraneo;
- Ampliamento aree di sosta per i veicoli pesanti nelle aree doganali;
- Realizzazioni rampe stradali per la distribuzione dei flussi di traffico di accesso al Porto.

?? Autorità portuale di Savona:

- Miglioramento della viabilità di accesso al porto di Savona e realizzazione del nuovo varco doganale fase 2 terrapieno e fase 3 sopraelevata;
- Miglioramento della viabilità di accesso alle Clatae Nord del bacino portuale di Vado Ligure

## **Sistemi logistici**

?? Piastra logistica di Trieste

?? Interporto di Catania

?? Interporto Sud Europa S.p.A. – adeguamenti accessi intermodali dell'interporto di Marcianise Maddaloni

?? Centro direzionale del sistema urbano e plurimodale di Bari - Centro direzionale e stazione ferroviaria.

## **Schemi idrici:**

?? Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano

?? Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano

?? Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso volturno

?? Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sannio

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## **Tav. 28 – Previsione di esercizio della rete di “Alta velocità – Alta capacità”**

### Anno 2004

Ottobre                      Tratta Roma - Napoli  
Febbraio                    Tratta Torino - Novara

### Anno 2006

Marzo                        Tratta Roma Tiburtina – Roma Termini  
Agosto                      Tratta Milano - Bologna

### Anno 2007

Dicembre                    Tratta Bologna - Firenze

### Anno 2008

Giugno                      Tratta Roma – Napoli (intera)  
                                  Nodo di Napoli  
                                  Nodo di Bologna  
Dicembre                    Tratta Novara - Milano

Anno 2010                    Nodo di Firenze

Anno 2011                    Tratta Milano - Padova

Anno 2013                    Tratta Milano – Genova / 3° valico

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su previsioni RFI al mese di novembre 2002

## **4. Aspetti “sensibili”**

Il quadro evolutivo riepilogato, con i suoi dinamismi produttivi e negoziali, che delineano una prima possibile accelerazione dei flussi di investimento complessivi, presenta alcuni aspetti “sensibili” che meritano di essere considerati.

Vi è in primo luogo la questione degli stanziamenti pubblici di bilancio per investimenti infrastrutturali che, per un complesso di ragioni riconducibili ai vincoli di finanza pubblica, seguono una traiettoria complessivamente in diminuzione.

L'apparente contraddizione che sembrerebbe così emergere dovrebbe essere compensata dal pieno avvio della finanza di progetto, nonché dei nuovi strumenti di intervento costituiti (Infrastrutture spa, Patrimonio spa, il FROP – Fondo rotativo opere pubbliche in collaborazione con la Cassa Depositi e Prestiti).

Si deve altresì affrontare la sfida di aumentare significativamente la capacità di spesa reale della “macchina pubblica” complessiva, per diminuire la massa dei residui passivi e per spendere efficacemente, nei tempi previsti, i Fondi Europei.

**Tav. 29 – Stanziamento finanziario per infrastrutture nel bilancio di previsione dello Stato (milioni di euro)**

<b>Tipologia di stanziamento</b>	<b>2000*</b>	<b>2001*</b>	<b>2002*</b>	<b>2003°</b>
<i>Politiche infrastrutturali dello Stato</i>	19.308	21.818	19.370	17.745
<i>Contributi alle Regioni per politiche infrastrutturali</i>	1.731	1.634	1.345	1.145
<i>Contributi agli enti locali per politiche infrastrutturali</i>	3.796	3.729	3.988	3.453
<i>Ammortamento mutui (capitale e interessi)</i>	7.326	7.325	6.502	6.943
<b>TOTALE (in milioni di euro)</b>	<b>32.161</b>	<b>34.506</b>	<b>31.205</b>	<b>29.286</b>
<b>Variazione % annuale</b>	-	+ 7,3 %	- 9,6%	- 6,1%
<b>Totale (in % sul PIL)</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,2%</b>

\*: bilancio di previsione dello Stato

°: elaborazione CNEL in base al disegno di legge finanziaria per il 2003

Nota: sono stati aggregati i capitoli di spesa in cui la destinazione al finanziamento di opere infrastrutturali risulta prevalente. Ad essi sono stati aggiunte le risorse stanziare in alcuni grandi fondi rotativi (fondo per le aree sottoutilizzate, fondi di conto capitale per l'attuazione del federalismo amministrativo, fondo speciale in conto capitale per i provvedimenti legislativi in corso, per un totale di 12,5 miliardi di euro). La quota di queste risorse che sarà destinata alle infrastrutture non è al momento determinabile.

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati del Ragioneria Generale dello Stato

**Tav. 30 – Nuovi strumenti per il finanziamento delle infrastrutture strategiche nazionali attivati nel corso del 2002**

- FROP: Fondo Rotativo per le Opere Pubbliche attivato presso la Cassa Depositi e Prestiti
- Infrastrutture S.p.A.
- Patrimonio S.p.A.

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002)

## Ambiti di miglioramento produttivo della macchina statale

### Tav. 31 – Andamento dei residui passivi e delle autorizzazioni di cassa in riferimento alla spesa pubblica in infrastrutture

(in milioni di euro)

Anni	Competenza (a)	Residui passivi (b)	Massa spendibile (c)	Autorizzazioni di cassa (d)	d/c
1987	33.817	22.320	56.137	42.529	76%
1990	29.149	25.566	54.715	38.375	70%
1993	15.564	26.183	41.747	31.246	75%
1999	18.315	22.045	40.360	18.224	45%
2000	20.680	21.852	42.532	18.404	43%
2001	21.388	27.670	49.058	21.288	43%
2002*	20.473	29.906	50.379	24.099	48%

\* stima provvisoria

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati ANCE

### Tav. 32 - Monitoraggio interventi comunitari - programmazione 2000 / 2006 Obiettivo 1 – impegni e stanziamenti al 30 giugno 2002

(in milioni di euro)

interventi comunitari	costo totale previsto a regime	impegni	stanziamenti	% sul costo totale previsto	
				impegni	stanziamenti
totale QCS	51.212,9	10.900,4	2.956,7	21%	5,8%
totale PON	12.783,7	5.495,3	1.109,3	43%	8,7%
asse Reti e nodi di servizio	9.322,1	2.167,3	521,4	23%	5,6%
PON trasporti	4.280,5	641,2	0,0	15%	0,0%

Fonte: CNEL, I Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali (dicembre 2002), elaborazione su dati Ragioneria Generale dello Stato