

Il monitoraggio di Edilizia e territorio sulle autostrade: dopo un anno molti i progetti al palo

Project financing quasi fermo

L'Ad di Pizzarotti: «Con i nuovi sgravi fiscali piani finanziari da rivedere»

Nelle nuove tratte autostradali in project financing si è registrato nel corso degli ultimi 12 mesi un generale rallentamento, sia nell'avvio di nuovi cantieri sia nello sviluppo degli iter approvativi e finanziari.

L'avvio dei cantieri della Pedemontana Veneta sembrava imminente un anno fa, in occasione del 1° monitoraggio di «Edilizia e Territorio» sulle autostrade in Pf, e invece il primo parziale cantiere ha aperto solo la scorsa settimana. Quasi un anno di ritardo anche la gara da 2,2 miliardi per il 2° lotto della Pedemontana Lombarda, aggiudicata in questi giorni a 17 mesi dal bando. In ritardo anche l'avvio di Tem (di cinque-sei mesi, inizio 2012), Cispadana e Cremona-Mantova (dal 2012 al 2013).

Ma soprattutto, nessuna delle tratte che era in gara un anno fa è stata aggiudicata, tra ricorsi, modifiche di tracciato e vana ricerca dei necessari contributi pubblici.

Proseguono invece i lavori per la Brebemi, partiti nel 2009 e arrivati al 30% di Sal, e

quelli del 1° lotto della Pedemontana Lombarda (partiti nel 2010, Sal al 13%).

Intanto con la legge di stabilità arrivano i previsti sgravi fiscali ai Pf autostradali, sostitutivi dei contributi pubblici. ■

In Veneto e in Lombardia il 2012 sembra finalmente l'anno buono per l'apertura dei cantieri sulle principali infrastrutture in concessione

Con un anno di ritardo lavori per 4,7 miliardi

Nessuno dei 16 progetti non aggiudicati ha fatto passi decisivi in questi mesi – Il peso dell'incertezza normativa

DI ALESSANDRO ARONA

La legge del sistematico ritardo rispetto alle previsioni, di cui soffrono le grandi infrastrutture in Italia, non ha risparmiato le nuove tratte autostradali in project financing.

«Edilizia e Territorio» rinnova in queste prime pagine (2-7) il monitoraggio completo sulle nuove autostrade in Pf fatto un anno fa (numero 43). Ecco quel che emerge.

Nel novembre 2010, dopo una serie di importanti passi avanti, sembrava sicuro, entro la prima metà del 2011, l'avvio dei lavori sulla Pedemontana Veneta e sul 2° maxilotto di quella Lombarda, per un ammontare complessivo di 3,9 miliardi di euro (investimenti per 4,7). Per entrambe le opere, invece, la realtà parla di un ritardo di circa un anno, con l'avvio dei cantieri solo a inizio 2012 (si vedano i servizi qui sotto e a pagina 7). Anche per Tem c'è un ritardo di circa sei mesi, dovuto alle lentezze Cipe-Corte dei conti (pagina 7).

Un anno fa le stazioni appaltanti prevedevano l'avvio dei lavori nel 2012 per Cispadana (Regione Emilia Romagna), Cremona-Mantova e Broni-Mortara (Regione Lombardia). L'ultima opera è ancora impantanata nei ricorsi, mentre per le prime due (1,9 miliardi) le previsioni sono ora slittate al 2013.

Proseguono comunque i cantieri (già avviati un anno fa) su Asti-Cuneo (dove sono però bloccati i lotti albesi, ne parleremo sul prossimo numero),

Brebemi e il 1° maxilotto della Pedemontana Lombarda. E siamo comunque alla vigilia, seppur ritardata, dell'avvio dei lavori che valgono complessivamente 4,7 miliardi di euro (Pedemontana Veneta, maxilotto 2 della Lombarda, Tem), pari a investimenti per 6,3 miliardi.

Più problemi si registrano invece per i piani economico-finanziari e per le opere non ancora aggiudicate. Sul primo fronte, mentre nel novembre 2010 era annunciato come vicino il closing per Brebemi e Pedemontana (il contratto di finanziamento con le banche), un anno dopo le due opere vanno ancora avanti con prestiti a breve (Brebemi) e utilizzato la quota di contributo pubblico (Pedemontana). In questi 12 mesi, tuttavia, Cassa depositi ha confermato il suo ruolo in entrambe le operazioni (pagina 7) e ora la firma con le banche sembra davvero vicina, almeno per Brebemi.

Ricorsi, discussioni sul tracciato (si veda il servizio qui sotto) e l'incertezza legata al decreto infrastrutture, di cui si parla da maggio/giugno scorso, hanno invece sostanzialmente bloccato tutte le procedure in corso, nessuna delle quali ha fatto decisivi passi avanti (si veda la tabella a pagina 5, e a pagina 4 per la Prato-Signa).

Per quanto riguarda le opere non aggiudicate che necessitano di contributo pubblico – quelle cioè a cui si possono applicare i nuovi sgravi fiscali della legge stabilità (si veda il servizio di spalla) – l'incertezza continuerà ancora per molto. Bisognerà



attendere il previsto decreto del ministro dell'Economia (sempreché il nuovo Ministro condivida questa misura, voluta da Tremonti). E poi comunque le bozze di piani finanziari – elaborate dai promotori o messe a base di gara – dovranno essere riviste se si deciderà di sostituire i contributi pubblici con gli sgravi fiscali.

È chiaro infatti che in questo caso il concessionario dovrà coprire la quota mancante (finanziamenti pubblici a fondo perduto) con maggiori prestiti bancari. E tutta l'operazione dovrebbe comportare per il privato questi maggiori oneri: più oneri finanziari per il maggior debito; maggiore quota di debito e dunque più difficile bancabilità; incertezza sulla reale entità dei vantaggi (in valore assoluto) per l'intera durata della concessione (lo sgravio dipende infatti da quanto saranno gli utili lordi); "rischio regolatorio" (che lo Stato cancelli o riduca questi sgravi fiscali da qui a trent'anni). ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MAPPA ANAS:	SENZA CONTRIBUTI LA QUOTA BANCARIA SCHIZZA ALL'84%			
<i>Le nuove autostrade in Pf</i>	<i>promosse dall'Anas e dalle società da essa partecipate (dati in milioni di euro)</i>			
	Capitale privato			
Intervento	Investim.	Equity	Debito	Contr. pubb. richiesto
A) PROCEDIMENTI CONCLUSI				
Gallerie Lombardia	154,2	6,0	77,3	71,0
Pedemontana Lombarda	4.456,7	540,0	2.671,0	1.245,0
Brebemi	1.867,2	520,0	1.347,0	-
Tem	1.719,3	580,0	1.139,3	-
Totale (A)	8.197,4	1.646,0 (20%)	5.234,6 (63%)	1.316,0 (16%)
B) PROCEDIMENTI IN CORSO				
Porto di Ancona	574,5	114,9	459,6	-
Ragusa Catania	898,9	133,0	399,0	366,9
Caianello-Benevento	616,4	70,0	346,4	200,0
A1 (Capua)-Grazzanise	305,3	29,0	76,3	200,0
Orte-Mestre	9.448,7	1.017,0	7.003,5	1.428,2
Ferrara-Porto Garibaldi	826,1	165,0	481,9	179,2
Campogalliano-Sassuolo	516,0	80,0	201,4	234,6
Termoli San Vittore	1.241,7	151,0	533,2	557,5
Pedemontana Piemontese	651,2	160,0	290,8	200,4
Roma-Latina	2.793,7	660,0	1.150,3	983,4
Totale (B)	17.872,5	2.579,9 (14%)	10.942,4 (61%)	4.350,2 (24%)
Totale generale (A)+(B)	26.069,9	4.225,9 (16%)	16.177,0 (62%)	5.666,2 (22%)

LE NUOVE TRATTE CON CAPITALI PRIVATI: LE CONCESSIONI DEFINITIVE

Le opere, la storia, le società concessionarie, le imprese che realizzano i lavori (importi in milioni di euro)

Costo investimento	Contributo pubblico	Data gara (1)	Società concessionaria	Durata concessione	Chi realizza i lavori	Situazione
Brebemi (Milano-Brescia) (Cal) - Legge obiettivo						
1.611,0 (di cui lavori 1.030 milioni, al netto dei ribassi. Il costo totale sale a 2.316 milioni con i costi finanziari)	Zero. Valore di subentro (a fine concessione) 1,2 miliardi di euro	Bando di gara <u>Anas</u> dicembre 2001, aggiudicazione a Brebemi il 10 giugno 2003. Dopo una prima firma il 24 luglio 2003, la convenzione è stata firmata con Cal (Anas-Lombardia) il 1° agosto 2007. Il 9/09/2009 è stato firmato l'atto aggiuntivo, che recepisce il progetto definitivo approvato dal Cipe il 26/06/2009. Un 2° atto aggiuntivo è stato firmato il 22 dicembre 2010 (no Fgop e ingresso Cassa Depositi in pool finanziari), con successivo parere positivo Cipe il 5/05/2011 (delibera non pubblicata, atto aggiuntivo non approvato definit.)	Concessionaria Brebemi Spa: Autostrade Lombarde 89,29%, Pizzarotti 3,10%, Unieco 2,20%, Ccc 0,90%, Autostrade Centropadane 2,08%, Autostrada Brescia-Padova 1,00%, Milano Serravalle 1,00%, Spca 0,14%, Technital 0,06%, Idroesse Infrastrutture 0,04%, Milano Serravalle Engineering 0,06%, Abm Azienda Bergamasca Multiservizi 0,01%, A2A Calore e Servizi 0,01%, Grandi Lavori Fincois 0,01%, Biis (Intesa) 0,04%, Alpina 0,04%	19,6 anni	Previsto (dal bando) l'affidamento a terzi del 30% dei lavori, pari a 293 milioni (stima al netto dei ribassi): il general contractor Bbm (Pizzarotti 50% e Ccc 50% entrambi soci Brebemi al 3,1%), ha assegnato tra agosto e settembre 2011, quattro gare per 231 milioni di euro (si veda tabella a pagina 7). Il restante 70% dell'opera (737 milioni) sarà realizzato dal general contractor	Il 22 luglio 2009 sono stati inaugurati i cantieri: oggi i lavori sono al 30% di Sal, mentre le risoluzioni delle interferenze sono al 40 per cento. Manca ancora il closing bancario e si attende la registrazione della Corte dei conti del 2° atto aggiuntivo. Nel giugno scorso Cassa Dd.Pp. ha approvato la concessione di un finanziamento fino a 765 milioni a favore di Brebemi, che insieme all'impegno di Intesa Sanpaolo/Biis, Unicredit, Centrobanca, Mps Capital Services e Credito Bergamasco completa il quadro delle banche finanziatrici. Conclusione lavori prevista per fine 2013/inizi 2014.
Asti-Cuneo - Legge obiettivo						
1.431,0 (2), di cui: 443 mln per i lotti realizzati da <u>Anas</u> e 988 a carico del concessionario	443 mln in natura (lotti <u>Anas</u>) e 200 mln di finanziamento statale (totale 45%)	Bando il 5 luglio 2003, gara aggiudicata nel marzo 2005. Convenzione firmata 7/05/2007 e approvata con Dm il 3/08/2007	Autostrada Asti-Cuneo Spa (60% Salt, 35% <u>Anas</u> , 5% Itinera)	23 anni e 6 mesi	100% in house (ammesso dalla gara), soci o società controllate	I sette lotti <u>Anas</u> sono completati (tra 2005 e 2007) e in esercizio. Degli otto lotti rimanenti, affidati alla realizzazione del concessionario, tre sono in cantiere (avviati tra 2008 e 2009) e cinque in progettazione (le maggiori difficoltà nella zona di Alba)
Pedemontana Lombarda (Cal) - Legge obiettivo						
4.166,0 (di cui 3.300 per lavori, 586 per espropri, 200 mln per interferenze, che raggiungono i cinque miliardi di circa con gli oneri finanziari)	Contributo pubblico di 1.244 miliardi di euro (già disponibile) e si farà ricorso a fine concessione al subentro per 1.290 milioni di euro (cifra in corso di revisione)	La concessione è stata assegnata senza gara nel 1989. Convenzione sottoscritta il 1° agosto 2007, registrata gennaio 2008. Progetto definitivo e piano finanziario approvati dal Cipe il 6/11/2009, delibera in «Gazzetta» il 19 gennaio 2010. Il 27 marzo 2011 approvazione atto aggiuntivo alla convenzione	Concessionaria Pedemontana Spa: Milano Serravalle-Milano Tangenziali (68%), Equiter 20% (Intesa Sanpaolo), Biis 6% (Intesa Sanpaolo), Ubi Banca (5%), Par. Cop. Soc. Cons. a RI (1%)	30 anni	Tutte le opere sono appaltate a terzi con gara (nessun costruttore nella concessionaria). Previsti due maxilotti. Il primo, a general contractor, è stato aggiudicato il 13/6/2008 per 629,6 milioni a un raggruppamento con Impregilo (47%), Astaldi (24%), Ac Scpa Consorzio Stabile (11%), Gruppo Gavio) e Pizzarotti (18%). Il secondo lotto da 2.300 mln (lavori per 2.260) è stato pubblicato il 22/6/2010, scadenza 2/8/2010. Cinque cordate in gara (tra cui Impregilo e Pizzarotti)	Lavori sul 1° lotto partiti il 6/2/2010 (Sal 13%). Aggiudicazione 2° lotto data per sicura a Strabag (con Grandi Lavori Fincois , Impresa Costruzioni , Maltaura , Adanti) per l'11 novembre (già annunciato ricorso Pizzarotti). Il closing bancario è previsto per primavera 2012 (con Cassa depositi e prestiti nel pool di banche che finanzia la parte a debito). Conclusione lavori prevista per fine 2014/primavera 2015.
Pedemontana Veneta (Regione Veneto) - Legge obiettivo						
2.391,0 (di cui circa 1.650 di lavori)	173,671 milioni in conto capitale e 7,3 milioni semestrali per 30 anni in conto esercizio se il traffico sarà inferiore alle previsioni	Gara fase 2 ottobre 2006 aggiudicata a dicembre 2007 a Pedemontana Spa (Impregilo con Aspi e costruttori veneti). Poi ricorso del Consorzio Sis, e il 31 marzo 2009 il Consiglio di Stato assegna a loro la concessione (delibera Regione Veneto 24 ottobre 2009)	Convenzione firmata il 21 ottobre 2009 tra Regione Veneto e il consorzio stabile formato al 99% da Sis società consortile per azioni (soci: 60% Sacyr - Spagna; 39,9% le imprese italiane Inc General Contractor Spa e 0,1% Sipal Spa, entrambe Gruppo Finis Spa di Torino) + Itinera Infrastrutture (Spagna) all'1%	39	Nel bando nessun obbligo di affidare una quota di lavori a terzi. Il concessionario (Sis-Itinera) affiderà a terzi una quota di lavori, da definire se con gara o con contratti diretti (si attende parere dell'Autorità di vigilanza)	Ok del Commissario Vernizzi al progetto definitivo il 20 settembre 2010. L'avvio dei lavori era allora previsto per dicembre 2010, ma è slittato in realtà fino al 10 novembre 2011 (prima pietra). Ricorso Impregilo non dovrebbe più incidere su gara, tutt'al più comporterà indennizzo
Tem (Tangenziale est Milano) (Cal) - Legge obiettivo						
1.659,0 (di cui 1.071 lavori), che con i costi finanziari arriva a 2,2 miliardi circa	Zero. Non è previsto nessun contributo pubblico e neppure è previsto il subentro	Avviso <u>Anas</u> fase 1 nel 2002. Cipe approva progetto preliminare nel 2005. Gara fase 2 su progetto del promotore il 30 maggio 2008; nessun partecipante, gara aggiudicata il 30 gennaio 2009 allo stesso promotore. Firma della convenzione il 24 luglio 2009, approvata con D.Intern. l'8/10/2010, registrata il 20/11/2010	Società concessionaria (già promotore): 57% Tem Spa (Autostrade per l'Italia 32%, Milano Serravalle 32%, Asam 14,99%, Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza 8%, Autostrade Lombarde 8%, Intesa Sanpaolo 5%, Provincia di Milano 0,01%), Impregilo 15,5%, Impresa Pizzarotti 7,9%, Coopsette 4,18%, Cmb 4,090%, Unieco 4,090%, Cooperativa Cmc 3,235%, Itinera 1,0%, Pavimental 1,0%, Consorzio tangenziale engineering 1,0%, Autostrade per l'Italia 0,25%, Milano Serravalle 0,25%, Satap 0,25%, Biis 0,25%	56 anni	Nel bando nessun obbligo di appalto a terzi. I lavori saranno realizzati in house dalle imprese socie del consorzio: Impregilo farà il 34%, Pizzarotti il 23%, Coopsette l'11%, Unieco e Cmb il 10,75% ciascuna, Cmc l'8,5%, Itinera e Pavimental l'1% ciascuna	Progetto definitivo trasmesso al Mit il 7/2/2011, approvato dal Cipe il 3 agosto 2011, delibera non ancora pubblicata. Avvio dei lavori previsto nei primi mesi del 2012; in caso di ritardo sarà difficile rispettare l'impegno (con Brebemi) di completare l'arco Tem nell'aprile 2013. Conclusione lavori: l'obiettivo è la fine del 2015.
Autostrada Cispadana (Regione Emilia Romagna) - Procedure ordinarie						
1.150,0 (di cui 908 lavori)	179,7	Avviso fase 1 a luglio 2006; promotore nel luglio 2007. Gara fase 2 pubblicata l'11 aprile 2008; aggiudicazione il 25 gennaio 2010, concessione il 25 novembre 2010	Concessionario Autostrada regionale Società Cispadana Spa (Autobrennero 51%, Coopsette 19,3%, Pizzarotti 19,3%, Coseam 3,3%, Collini Spa 3,3%, Obersler Cav Pietro 2,3%, Wipptaler Bau 0,7%, Cordioli & C. 0,5%, Mazzi Costruzioni 0,5% e Consorzio Ravennate 0,1%	49	Nessun obbligo di appalto a terzi. I lavori saranno affidati in house a: Coopsette 36,5%, Pizzarotti 36,5%, Collini 9,5%, Coseam 6%, Obersler 6%, Wipptaler 3,5%, Mazzi 1,5%, Cordioli 0,5%	Conf. di servizi da gennaio a maggio 2011: approvato il progetto preliminare. Il concessionario sta ora redigendo il progetto definitivo. Avvio dei lavori previsto entro il primo semestre 2013
Cremona Mantova (Regione Lombardia) - Procedure ordinarie						
1.000,0 (lavori prima fase 5-600 milioni)	90,0	Progetto preliminare presentato dal promotore Ati Centropadane nel 2002, messo a base di gara (promotore fase 2) il 27/04/2005. Il 17/09/2007 Ilspa ha aggiudicato definitivamente al promotore convenzione firmata il 3/12/2007	Concessionario è Stradivaria (il promotore del 2002): Centropadane 58,2%, Coopsette 18%, Profacta 12%, e poi Industria Cementi Giovanni Rossi 3,5%, Ingegneria Biomedica Santa Lucia 3,5%, Pover Costruzioni 1,5%, Aem Cremona 1,0%, A2A 1,0%, Infracom Italia 1,0%, Technital 0,2%, Consorzio Servizi Infrastrutture Piacenza 0,1%	46 anni	Nessun obbligo di appalto a terzi. Tutti i lavori saranno realizzati in house, da parte di Coopsette (60%) e Profacta (40%). Società facenti parti della società concessionaria. Affidati quelli della prima fase, da 417 milioni di euro	Ad agosto 2011 si è chiusa, dopo tre anni, la procedura Via (ministero Ambiente). È in corso l'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni, poi conferenza di servizi. L'obiettivo è avviare lavori entro fine 2012/inizio 2013.
Broni-Mortara (Regione Lombardia) - Procedure ordinarie						
750,0 (di cui lavori 600)	zero	Avviso regionale fase 1 nel 2005. Dopo l'individuazione del promotore (Sabrom), pubblicato il 29 giugno 2007 il bando di gara fase 2 (ex 37-quater). Aggiudicazione definitiva il 15 luglio 2010. Convenzione con Ilspa firmata il 16 settembre 2010	Promotore e poi concessionario la società Sabrom (Società autostrada Broni-Mortara), che ha interno Impregilo come capogruppo e poi Itinera (Gruppo Gavio), Cmb , Ccc , Sina e Finco	42 anni	Il bando NON impone l'affidamento a terzi di una quota di lavori. L'intero intervento sarà realizzato dalla cordata che si è aggiudicata la gara (non specificate le quote)	Aggiudicazione travagliata con ripetuti ricorsi da parte del Consorzio Sis (a guida Sacyr, Spagna). Ancora si attende la sentenza del Tar contro l'aggiudicazione definitiva. Intanto Sabrom ha presentato il progetto definitivo, che ora affronta la Via
Bretella Prato-Signa (Regione Toscana) - Procedure ordinarie						
350,0 (di cui 285 lavori)	28,9	Progetto presentato dal promotore nel 2003. Gara fase 2 nel 2004, andata deserta (ha vinto di conseguenza il promotore). Convenzione firmata nel luglio 2006	Promotore e poi concessionario un raggruppamento guidato da Autostrade per l'Italia. Concessionario: Sit (Società infrastrutture toscane), con Autostrade 46%, Cdc Firenze 31%, Cdc di Prato 2%, Btp 5%, gruppo Consorzio Etruria 5%, banche	45	Il bando NON impone affidamento a terzi di lavori. Il coordinamento organizzativo ed esecutivo è affidato a Consorzio Etruria , gran parte dei lavori sarà eseguita dalla sua controllata specializzata in infrastrutture che si chiama Coestra	L'opera è di fatto bloccata. Il progetto è stato modificato su richiesta del territorio e della Regione, con aumento dei costi che fa sbalare il piano economico-finanziario. Serve una compensazione (aumento quota pubblica o altro), al momento non ancora individuato

(1) Gara in due fasi (ex articolo 155, Dlgs 163/2006, ex articolo 37-quater, legge 109/1994) o gara a fase unica (articolo 153, Dlgs 163/2006); (2) in corso di aggiornamento per i progetti definitivi in fase di elaborazione, sul nodo di Alba (vedi servizio a pag. 11);
Fonte: dati raccolti da Massimiliano Carbonaro, Franco Tanel, Maria Chiara Voci

LE NUOVE TRATTE CON CAPITALI PRIVATI: CONCESSIONI NON DEFINITIVE, GARE IN CORSO E OPERE PROGRAMMATE

L'opera, la storia, i promotori delle concessioni ancora da assegnare (importi in milioni di euro)

Costo investimento	Contributo pubblico	Data gara	Società concessionaria	Durata concessione	Chi realizza i lavori	Situazione
Nogara-Mare (Regione Veneto) - Legge obiettivo						
934,5	60,0 (disponibili)	Awiso per proposte concorrenti 2 settembre 2004. Promotore individuato in data 28 marzo 2006. Non ancora pubblicata la gara fase 2	Promotore: Autostrada Nogara Mare Adriatico Scpa Spa (Brescia Padova, AutoCisa, Centropadane, Venezia-Padova, Salap To-Piacenza e Milano Serravalle)	40	Da stabilire (nel bando fase 2)	Progetto preliminare aggiornato in base a prescrizioni Cipe (22 gennaio 2010, in «Gazzetta» 6 novembre 2010). Gara fase 2 prevista per fine 2011. Avvio lavori previsto per metà 2013
Pedemontana Piemontese (Concessioni Autostradali Piemontesi Spa) - Legge obiettivo						
651,2 (di cui 448 lavori)	200,4 (da trovare)	Bando (procedura fase unica, articolo 153, comma 1-14) pubblicato il 25/04/2009. Gara conclusa il 17/12/2009 (nomina promotore). Convenzione non ancora firmata	Ati aggiudicataria della gara: Satap Spa, Itinera Spa, Impregilo Spa, Ativa Spa, Mattioda Pierino & Figli Spa, Gemma Spa, Cogefa Spa, Tubosider Spa e Sina Spa	45 anni da firma convenzione	No obbligo appalto a terzi (saranno realizzati al 100% in house)	Progetto preliminare elaborato nella sua stesura finale. Emesso il parere favorevole della Regione il 12/10/2011. Procedura Via (Ministero) ancora in corso, poi l'opera andrà al Cipe per approvazione Pp. Ancora dopo la concessione
Collegamento A1 (Capua)-Grazzanise-Area Domitiana - Legge obiettivo						
305,0 (costo totale)	200,0 (da trovare)	Bando (fase unica) pubblicato l'8/05/2009	Aggiudicataria provvisoria: Tecnis Spa	(33)	No obbligo appalto a terzi (possibile 100% in house)	Ritirati i ricorsi. In avvio la procedura Via
Ferrara-Mare (Porto Garibaldi) - Legge obiettivo						
826,0 (base d'asta)	179,2 (da trovare)	Bando (fase unica) pubblicato il 21/10/2009, scadenza 23 marzo 2010 (gara ancora in corso)	Proponenti lo studio di fattibilità: AutoBrennero, Coopsette, Pizzarotti, Cordioli & C., Wipital, Oberosler, Colini, Coesam, Consorzio Ravennate, Mazzi	(50)	No obbligo appalto a terzi (possibile 100% in house)	Riammesse dopo i ricorsi a Tar e Consiglio di Stato le società Condotte Spa e Tolo Spa: ancora in corso l'esame delle tre offerte (la terza è di un'Ati Pizzarotti)
Ragusa-Catania - Legge obiettivo						
898,0 (costo totale)	366,9 (disponibili)	Awiso indicativo (fase 1) pubblicato il 3/07/2007. Promotore individuato il 23/04/2008. Bando (fase 2) pubblicato il 30/03/2010	Promotore: Silec Spa, Egis Project Sa, Maltauro Spa, Tecnis Spa	(39,5)	No obbligo appalto a terzi (possibile 100% in house)	Alla scadenza del 27/05/2010 due domande di partecipazione (Tolo Spa e Ati Pizzarotti, Impregilo, Itinera, Astaldi). Per le lettere di invito si attende la pubblicazione delle delibere Cipe 22/07/2010 e 3/08/2011
Porto di Ancona (collegamento con la grande viabilità) - Legge obiettivo						
574,0 (costo totale)	zero	Awiso indicativo (fase 1) pubblicato il 3/07/2007. Promotore individuato il 23/04/2008. Bando (fase 2) pubblicato l'11/08/2010	Promotore: Impregilo, Astaldi, Pizzarotti, Itinera	(36)	No obbligo appalto a terzi (possibile 100% in house)	Alla scadenza del settembre 2010 sono state presentate sei domande. Per le lettere di invito si attende la pubblicazione della delibera Cipe 5 maggio 2011
Cimpello-Sequals-Gemona (Regione Friuli Venezia Giulia) - Procedure ordinarie						
975,0 (costo totale stimato)	zero	Studio di fattibilità "donato" nel 2009 da Autovie Venete, insieme a Impregilo e Rizzani, posto a base di gara fase unica pubblicata ad agosto 2010. Ancora in corso	La cordata Autovie non si è ripresentata in gara. Due le offerte (Condotte e Consorzio Sis), ancora all'esame della Regione	Max 55 anni	No obbligo appalto a terzi (possibile 100% in house)	La Regione annuncia la scelta del promotore (tra le due imprese offerenti) entro la fine dell'anno
Campogalliano-Sassuolo (bretella) - Legge obiettivo						
506,0 (costo totale)	234,6 (disponibili)	Bando (gara di concessione su progetto definitivo Anas) pubblicato il 3 dicembre 2010	-	-	Da stabilire (nel bando)	Otto soggetti prequalificati. Per lettere invito si attende pubblicazione delibere Cipe (22/07/2010 e 3/08/2011)
Caianello-Benevento - Legge obiettivo						
616,4 (costo totale)	200,0 (da trovare)	Awiso indicativo (fase 1) pubblicato il 3/07/2007. Promotore individuato il 2/04/2008	Scelto promotore il 2/04/2008: Ati. Net Engineering-Geodata	-	Da stabilire (nel bando fase 2)	Progetto preliminare e proposta promotore da sottoporre al Cipe. Manca la quota pubblica
Termoli-San Vittore (Autostrada del Molise Spa) - Legge obiettivo						
1.243,0 (costo totale)	557,5	Awiso indicativo (fase 1) pubblicato il 3/07/2007. Promotore individuato il 2/04/2008	Promotore: Silec Spa, Egis Project Sa, Maltauro Spa, Costruzioni Falcone geom. Luigi Spa	-	Da stabilire (nel bando fase 2)	In corso procedura Via. Poi la presentazione al Cipe. Manca la quota pubblica
Orte-Mestre - Legge obiettivo						
9.768,0 (costo totale)	1.428,0	Proposta del promotore dichiarata di pubblico interesse dall'Anas nel 2003. Poi il progetto è stato ridimensionato da 11 a 9,4 miliardi	Promotore: Banca Carige, Egis Projects Sa, Ili Autostrade, Gefip Holding, Mec, Egis Route Sa, Technip Italy, Egis Road Operation Sa, Egis Structures and Environment Sa	39	Da stabilire (nel bando fase 2)	Nuovo progetto preliminare approvato dall'Anas il 23/03/2009. Parere Veneto a luglio 2011. L'opera non andrà al Cipe finché non si troverà la "quadra" sulla copertura pubblica
Passante Alpe Adria (prolungamento a nord della A27 Mestre Belluno) - Legge obiettivo						
900,0 (stima)	zero	Esame della proposta privata avviata l'8/07/2008 e proposta dichiarata di pubblico interesse il 6/10/2009	Proponente Ati Grandi Lavori Finconsit, Adria Infrastrutture, Mantovani	40 (ipotesi)	Da stabilire (nel bando di gara)	Chieste modifiche al progetto preliminare, in corso la procedura Via nazionale. Problemi di consenso sul territorio
Via del mare (collegamento A4-Jesolo e litorale veneto) (Regione Veneto) - Legge obiettivo						
210,0	zero	Awiso il 25/07/2007; pubblica utilità del progetto del proponente il 12/05/2009. Si attende gara fase 2	Promotore Adria Infrastrutture Spa, Strade del Mare Spa, Consorzio Vie del Mare (costruttori e imprese del turismo)	-	Da stabilire (nel bando di gara)	Via completata, progetto pronto per il Cipe. Poi la gara di concessione fase 2
Grap (Grande Raccordo Anulare di Padova) (Regione Veneto) - Legge obiettivo						
750,0	zero	Proposta Grap Spa il 10/01/2006, avviso per altre proposte il 23/11/2006. Due proposte: Gra Spa promotore il 7/08/2008. Gara fase 2 da pubblicare	Promotore Gra Spa (Autostrada Brescia Padova e Autostrada Venezia Padova)	39	Da stabilire (nel bando di gara)	Procedura Via ancora in corso (ripubblicato il progetto preliminare con le prescrizioni del ministero Ambiente). Scontri sul tracciato
Tangenziali Venete (Regione Veneto) - Legge obiettivo						
2.200,0	zero	Gara fase 1 pubblicata agosto 2007. Dichiarazione di pubblico interesse e scelta promotore maggio 2008	Promotore Ati Impresa Pizzarotti Spa, Impresa Mantovani Spa, Impresa di Costruzioni Giuseppe Maltauro Spa	40	Da stabilire (nel bando di gara)	Il preliminare ha acquisito la Via, ma l'opera è di fatto bloccata perché si intreccia con la concessione della Brescia-Padova in scadenza nel 2013
Superstrada della Valsugana (Regione Veneto) - Legge obiettivo						
720,0	zero	Proposta alla Regione nel 2009. Ad agosto 2009 avviso per proposte concorrenti. arrivano a fine 2009 quattro proposte, da allora nessuna decisione	Proponente Ati Pizzarotti, Mantovani, Cfs Spa, Cordioli Spa	-	Da stabilire (nel bando)	Quattro proposte: Finconsit, Impregilo, Sis, Maltauro-Vittadello-Carro. Annunciata per fine anno la scelta del promotore. Poi gara fase 2
Tirrenica Sud (Roma-Latina e bretella Valmontone) - Legge obiettivo						
2.794,0	984,0	Nel 2004 ok Cipe al progetto preliminare e assegnati 468 milioni. Il 18/11/2010 ok al progetto definitivo di un 1° stralcio	-	-	Da stabilire (nel bando)	La Regione ha cambiato varie volte il tracciato, e resta da risolvere il contenzioso con Arcea Lazio Spa. La gara, data più volte per imminente, è ancora lontana

Fonte: dati raccolti da Massimiliano Carbonaro, Franco Tanel, Maria Chiara Voci