

LEGGE DI STABILITA' 2014 – 2016

Note riguardanti l'Art. 4 (Finanziamenti per Infrastrutture e Trasporti)

NOTA C. 1

L'ultimo Contratto di Programma firmato tra lo Stato e l'ANAS risale al 2009. Da quella data, i finanziamenti per gli interventi straordinari alle strade statali sono stati iscritti a bilancio attraverso le leggi di stabilità. E' chiaro, che un tal sistema, non permetteva né al Governo e neppure all'ANAS, di migliorare la qualità e l'efficienza della gestione aziendale ANAS. Questo, a tutto discapito della sicurezza degli utenti della strada. Nel tempo, purtroppo, le incertezze di bilancio, accompagnate dai tagli ai finanziamenti pubblici, hanno ridotto le strade statali a una rete da pesca.

Per questo, richiamiamo l'attenzione del legislatore, ad aumentare l'impegno di spesa per l'anno 2014 e richiamare l'attenzione del Governo alla sottoscrizione degli impegni che permettono il Concedente ed il Concessionario a programmare i lavori e non seguitare, invece, con il metodo "del pronto soccorso".

NOTA C. 2

L'impegno di spesa, sopra riportato, è lineare a quello indicato dall'ANAS (343 milioni di euro), perciò, non dovrebbero essere necessari, salvo perizie di variante suppletive, altri provvedimenti di programmazione di spesa.

Dalla modulazione dei finanziamenti, si evince che i lavori di costruzione potranno iniziare alla fine del 2014 primi mesi 2015.

Infatti, la gara d'appalto potrà essere indetta nei primi 6 mesi del 2014 e, salvo ricorsi, l'aggiudicazione definitiva entro settembre/ottobre 2014. Da questa data ci vorranno 120/150 giorni per l'elaborazione e approvazione del progetto esecutivo e, successivamente, avverrà l'avvio dei lavori di costruzione.

A riguardo del Comma 2 vedi allegati: Allegato A C. 2, Allegato 1 C. 2, Allegato 2 C. 2 e Documento "LO STATO DELL'ARTE DI ALCUNI IMPORTANTI LAVORI"

NOTA C. 3

Alla data ottobre 2013, lo Stato Avanzamento Lavori è di circa l'80% e che, la Delibera CIPE 87/2011 (pubblicata sulla Gu 30/04/2012) così recita: "Per la prosecuzione dei lavori relativi al «sistema MO.S.E.» di cui alla presa d'atto, è autorizzato l'utilizzo dell'incremento del capitale mutuato a valere sui residui limiti di impegno di cui alle delibere CIPE n. 40/2004 e n. 75/2004, per un importo massimo di 36,7 milioni di euro **e sono assegnati 600 milioni di euro** al Consorzio Venezia Nuova, a valere sui fondi di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 98/2011,". La Delibera 87/2011 prosegue: "secondo la seguente scansione temporale: 100 milioni per ciascuno degli anni dal 2012 al 2015 e 200 milioni per l'anno 2016.".

La somma di 600 milioni di euro è a valere sul «Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico»,

Inoltre, considerato che la Delibera CIPE 115/2008 aveva disposto che **"il costo totale per la realizzazione del «sistema MO.S.E.» è stato quantificato in 4.271,6 milioni di euro"**. La Delibera 87/2011 ha confermato quest'impegno di spesa **(la Delibera CIPE 121/2001 aveva fissato il costo complessivo a 4.131,67).**

Il presente comma 3, dispone un'ulteriore spesa di 401 milioni di euro, ci troviamo di fronte a più provvedimenti e/o proposte di legge in contraddizione tra loro le quali, però, sono state emanate dallo stesso organo decisionale.

Stante questa confusione negli impegni di spesa fin qui disposti, è necessario definire, **con il MIT**, il costo complessivo di quest'opera e "omologare" a questo costo, tutti gli Atti e documenti in circolazione

A riguardo del Comma 3 vedi allegati: Allegato 1 C. 3 e Documento "LO STATO DELL'ARTE DI ALCUNI IMPORTANTI LAVORI"

NOTA COMMA 4

Nel merito del comma 4 i finanziamenti sono finalizzati alla manutenzione straordinaria e cioè a quell'interventi programmato o di somma urgenza destinati a rendere più sicuro il lavoro dei ferrovieri e quello per il trasporto dei cittadini/viaggiatori.

Per quanto riguarda gli interventi riportati al comma 4, è il Contratto di Programma (di seguito CdP), lo strumento che disciplina i rapporti tra lo Stato e RFI per gli investimenti .

L'articolo 7 del CdP specifica: le parti convengono che il completamento del programma di manutenzione oggetto del contratto **richiede anche la copertura dei fabbisogni dell'anno 2014** e che gli interventi previsti saranno **sogetti a revisione ai sensi dell'articolo 6 in caso di indisponibilità delle risorse.**

Il riferimento deve intendersi ai 720 milioni di fabbisogno per l'anno 2014 che non risultano, ai sensi dell'allegato 4, ancora coperti da risorse disponibili, al riguardo..

In sintesi, nel CdP 2012 – 2014, per il capitolo di spesa MANUTENZIONE STRAORDINARIA, le parti, Stato RFI, aveva stabilito una programmazione di competenza di cassa di 720 milioni anno per gli anni 2012 – 2013 – 2014. In totale si tratta di una competenza di cassa, ma anche di programmazione di spesa, di 2.160.000.000 di euro. Al contrario degli impegni assunti, per **il 2014 lo Stato intende allocare alla voce manutenzione straordinaria solo 400 milioni di euro. Una riduzione netta di 320 milioni di euro.**

A riguardo del Comma 2 vedi allegati: Allegato 1 C. 4 e Documento "LO STATO DELL'ARTE DI ALCUNI IMPORTANTI LAVORI"

NOTA C. 5

Nel merito del comma 5, è necessario, in quel Tavolo indicato al comma 2, far chiarezza sugli Atti che il Governo assume. Si tratta di mettere in armonia tutte le azioni e capire come questo progetto "vive" tra quelli del comma 3 dell'art. 18 della legge 98/2013. In tale norma, il CIPE, avrebbe dovuto deliberare, **entro 45 giorni dal 21 agosto**, le modalità e le quantità di finanziamenti per le 8 infrastrutture ivi riportate. E' chiaro, che il trasferimento della tratta AV/AV Canello – Frasso Telesino, da un dispositivo di legge, come quello indicato dall'articolo 18 L. 98/20132, all'iscrizione a bilancio, attraverso la legge di stabilità 2014 è una maggiore certezza, anche se ci troviamo ancora per **un anno**, in attesa del progetto definitivo. Inoltre, dai documenti del MIT e da quelli del Ministero per la Coesione (Contratto Istituzionale di Sviluppo), per questa tratta ferroviaria risulta che ci sono coperture finanziarie **per 540 milioni di euro (V. All. 1 c. 5)** ai quali, dovranno essere aggiunti i 100 sopra programmati. **Quindi, secondo i calcoli delle Istituzioni, la tratta ferroviaria Canello – Frasso Telesino, ha una copertura finanziaria pari all'87,67% (640 su 730).**

A riguardo del Comma 5 vedi allegati: Allegato 1 C. 5, Allegato 2 C. 5 A e Documento "LO STATO DELL'ARTE DI ALCUNI IMPORTANTI LAVORI"

NOTA AL COMMA 6

Nel merito delle due tratte ferroviarie riportate al comma 6, entrambe hanno le caratteristiche previste dalla legge 191/2009 (specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel

programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo) per cui il **CIPE può** approvare i progetti e anticipare i tempi degli iter burocratici ed approvativi. Resta aperta, però, la questione dei finanziamenti. **La norma disposta al comma 6**, autorizza la realizzazione delle due opere per "lotti costruttivi", cioè con **finanziamenti a tranche spalmati nei 15 anni**. Questa, è la programmazione molto chiara: ci sono 1.800 milioni di euro, mentre il fabbisogno corrente è, di 2.667 per la tratta Brescia-Verona e 4.969 per la restante tratta della Verona-Padova come si evince dalla pagina 61 dell'XI° Allegato Infrastrutture al DEF 2014-2016 (**V. Allegato 2 Comma 6**). La certezza, però, sono solo 720 milioni di euro che è il risultato di 120 milioni per gli anni di valenza della legge di stabilità 2014-2016. Dopo il 2016, dovremo vedere gli aggiornamenti delle modulazioni di spesa anno. I finanziamenti posti in bilancio, negli aggiornamenti delle leggi di stabilità, sono l'unica certezza rispetto l'incognita della programmazione.

Per quanto riguarda la tratta Verona- Venezia questa, ha un estensione di circa 100 km, ed è già in attività dal marzo 2007 sui 25 km tra Padova e Mestre/Venezia.

A riguardo degli altri 2 lotti Apice Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della tratta Napoli-Bari, la disposizione di cui al comma 6 **indica solo le modalità di legge attraverso le quali saranno realizzate, mentre non iscrive a bilancio, nella legge di stabilità 204-2016, nemmeno un'euro.**

Per questi due lotti della tratta ferroviaria Napoli-BARI, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2014-2016, riporta:

- A) Il progetto preliminare, per i lotti Apice-Orsara e Frasso T.-Vitulano, è stato elaborato (analoga situazione era in essere alla data della firma del Contratto Istituzionale per lo Sviluppo (2 agosto 2012);
- B) Il lotto Apice - Orsara, ha un'estesa di Km. 47,400 è un costo di 2.766.000.000 di euro mentre le disponibilità finanziarie sono di 10 milioni. Il lotto Frasso Telesino – Vitulano, ha una progressiva chilometrica di 30 chilometri. Il suo costo è di 986 milioni di euro e una disponibilità, **come risulta dall'Allegato Infrastrutture al DEF 2014-2016 (V. Allegato 3 COMMA 6)**, di 171.250.000 euro

A riguardo del Comma 6 vedi allegati: Allegato 1 C. 6, Allegato 2 C. 6 e Allegato 3 C. 6

NOTA AL COMMA 7

Il comma 7 dispone un finanziamento, in tre anni, di 350 milioni di euro.

Il finanziamento disposto al C. 7, è a copertura dell'intero progetto.

A riguardo di quanto sopra, abbiamo riportato, in forma integrale **all'Allegato 1 comma 7**, le informazioni ricavate dal sito del Ministro per la Coesione Territoriale.