

COMMENTO ALL'ART. 18 DEL DECRETO LEGGE 21 GIUGNO 2013, N° 69

IL GIUDIZIO

La prima bozza del DL “Semplificazioni” o “Fare”, uscita dalla riunione del Consiglio dei Ministri di sabato 15 giugno us., se pur in una “veste” provvisoria, indicava le linee programmatiche che poi, con l’ausilio dei tecnici dei vari dicasteri, sarebbero diventate le norme del DL 69/2013. Già in quella versione provvisoria, rilevammo delle grosse incongruenze sulla programmazione degli interventi infrastrutturali e manifestammo il disappunto per la pochezza dell’impegno finanziario messo a disposizione dal Governo.

In merito alla programmazione degli interventi, rimane inalterato il nostro giudizio sul forte sbilanciamento a favore delle regioni del nord dell'Italia –basti considerare che quattro regioni del Sud Molise, Basilicata, Puglia e Calabria, non sono nemmeno “sfiorate” dai programmi d’intervento. A riguardo della Calabria, rammentiamo che restano ancora da appaltare circa 60 Km della A/3 per un importo di oltre 3 miliardi di euro (V. nota Allegato 2).

Se poi consideriamo che l’Abruzzo, insieme al Lazio, ha un programma d’interventi, per l’Aut/de A24 e A25 (Strada dei Parchi), di soli 90.700.000 euro spalmati negli anni 2013 e 2014, ci rendiamo conto che lo “strabismo” dell’attuale Governo è pericoloso perché da questa crisi, o l’Italia ne esce avendo compiuto uno sforzo per unire il Paese anche sul versante della realizzazione delle infrastrutture, oppure ne uscirà con un Paese caratterizzato da due macro regioni aventi una diversità anche nelle occasioni di sviluppo economico e produttivo: una macro regione, dotata d'infrastrutture capaci di rilanciare il suo tessuto industriale e renderlo competitivo con gli altri Stati europei, poiché la dotazione d'infrastrutture riuscirebbe a fargli contenere dell’incidenza dei prezzi per la movimentazione delle merci delle persone; l’altra macro regione, con delle situazioni diverse tra area e area, ma, nell’insieme, destinata a rimanere in un ambito di sviluppo economico e produttivo, con funzioni più di supporto all’altra macro regione che di autonoma competitività con gli altri Paesi europei.

A riguardo dell’impegno finanziario, avanti saremo più precisi, si tratta di un impegno finanziario **di appena 763.000.000 di euro spalmati su 5 anni (2013/2017)**.

Infatti, e il comma 13 dell’art. 18 puntualmente precisa, le poste di spesa, indicate al comma 1 per una somma complessiva di 1.306.000.000 di euro, **sono null’altro che riduzioni di spesa** disposte con altre precedenti leggi (nell’Allegato 1 abbiamo riportato una Tabella contenente le riduzioni di spesa e gli stralci delle leggi ivi richiamate).

In altre parole, il Governo, con appositi Decreti Legge, deciderà quali interventi finanziare -peraltro già individuate ai commi 2, 3, 4 e 5- dragando le risorse economiche da opere in precedenza programmate con altre leggi di spesa.

Sarebbe veramente interessante conoscere le opere che verranno definanziate per allocare, queste risorse economiche, ai programmi decisi nel DL 21 giugno 2013, N° 69 (questa pratica degli spostamenti delle risorse economiche, qualche anno fa si chiamava: “La finanza creativa del Ministro Tremonti”). Il nostro interesse, discende dall’esigenza di verificare quali opere non saranno finanziate e la loro localizzazione. Non vorremo che il Sud d’Italia sia penalizzato 2 volte: Nell’esclusione del DL 69/2013 e nello storno dei finanziamenti in precedenza stabiliti.

IL DECRETO LEGGE 69/2013 IN CIFRE

Il comma 1 prevede che, Il Governo è impegnato a costituire un Fondo con una **dotazione complessiva di 2.069.000.000 euro**.

La spesa massima annua messa a finanziamento attraverso questo Fondo è così distribuita:

- **Anno 2013, 335 milioni di euro;**
- **Anno 2014, 405 milioni di euro;**

- Anno 2015, **652 milioni di euro**,
- Anno 2016, **535 milioni di euro**;
- Anno 2017, **142 milioni di euro**.

Il comma 13 dispone che gli oneri derivanti dal comma 1 (2.069.000.000 di euro) saranno recuperati dai fondi assegnati con 3 apposite disposizioni di legge.

La manovra finanziaria muoverà, da un programma di opere ad un altro, 1.306.000.000 di euro (V All. 1) Infine, il comma 13 autorizza l'utilizzo di 736.000.000 di euro (precedentemente deliberati e assegnati dal CIPE) per i lavori del secondo lotto dell'attraverso del Terzo Valico dei Giovi.

Il comma 7, definisce autorizzata la contrattualizzazione degli interventi per la sicurezza ferroviaria, per l'importo **già disponibile** di **300 milioni di euro** di cui al DPCM 1° marzo 2012.

Il comma 8, per elevare il livello di sicurezza degli edifici scolastici, impone all'INAIL, *nell'ambito degli investimenti immobiliari previsti dal piano di impiego dei fondi disponibili di cui all'articolo 65 della legge 30 aprile 1969, n.153*, di destinare fino a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2014 (300 milioni di euro spostati da una destinazione d'uso ad un'altra)

Il comma 9, destina, a valere sulle dotazioni finanziarie stabilite al comma 1, la somma di 100 milioni di euro per l'anno 2014, finalizzati ad avviare il primo programma dei "6.000 Campanili".

ADEMPIMENTI DEI COMMI 2 / 7

Il comma 2, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del DL 69/2013 (**22 luglio 2013**) il MIT di concerto con il Ministro dell'Economia dovrà emanare uno o più decreti attraverso il/i quale/i si individuano degli specifici interventi da finanziare, mantenendo il volume dei finanziamenti stabilito per ogni annualità dal precedente comma 1.

Gli interventi finanziabili riguardano , il **collegamento ferroviario funzionale tra la Regione Piemonte e la Valle d'Aosta, il superamento di criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie, l'asse di collegamento tra la strada statale 640 e l'autostrada A19 Agrigento - Caltanissetta, gli assi autostradali Pedemontana Veneta e Tangenziale Esterna Est di Milano.**

Il comma 3, dispone che, entro 45 giorni dall'entrata in vigore del DL 69/2013 (**5 agosto 2013**), con apposite Delibere CIPE, **possono** (è la dizione esatta riportata nel testo del DL) essere finanziati, nel rispetto di quanto stabilito al comma 1, **l'asse viario Quadrilatero Umbria-Marche, la tratta Colosseo - Piazza Venezia della linea C della metropolitana di Roma, la linea M4 della metropolitana di Milano, il collegamento Milano-Venezia secondo lotto Rho-Monza, nonché, qualora non risultino attivabili altre fonti di finanziamento, la linea 1 della metropolitana di Napoli, l'asse autostradale Ragusa-Catania e la tratta Cancellò - Frasso Telesino della linea AV/AC Napoli-Bari.**

Oltre a quanto sopra, il DL 69/2013 definisce ambiti e azioni per la realizzazione del **Corridoio tirrenico meridionale A12 - Appia** e delle tratte autostradali A24 e A25 "Strade dei Parchi", a valere sul Fondo di cui al comma 1.

Nel merito della metropolitana di Roma, linea C tratta Colosseo – Piazza Venezia, riteniamo assurdo che un Decreto Legge e cioè un'Atto, previsto dal nostro ordinamento, utilizzato per superare una

situazione d'emergenza, disponga la realizzazione della tratta Colosseo – P.za Venezia **a condizione che la tratta completata della stessa linea C da Pantano a Centocelle sia messa in esercizio entro il 15 ottobre 2013.** A prescindere dalla necessità di mettere in cantiere qualsiasi programma per il completamento dell'intera tratta della Linea C, riteniamo assurdo che un provvedimento d'urgenza disponga una condizione come quella riportata al comma 6 dell'art. 18 del DL 69/2013. Una tale condizione, oltre ad essere pericolosa per la natura della decretazione d'urgenza, potrebbe mettere a rischio, sotto il profilo costituzionale, l'intero Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69.

IL QUADRO DEI COSTI PREVISTI

L'articolo 18 indica che la copertura economica delle tratte, puntualmente riportate all'Allegato 2, avverrà attraverso un Fondo di 2.069.000.000 spalmati dal 2013 al 2017.

Premesso che l'anno 2013 lo possiamo considerare, ai fini cantierabili, ormai prossimo a concludersi, l'impegno del Governo, sull'intero "pacchetto" di opere, si riduce a definire, con appositi decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con quello dell'economia, e con Delibere del CIPE, l'individuazione ed il loro finanziamento (o rifinanziamento).

L'insieme delle grandi infrastrutture individuate dall'art. 18 del Decreto Legge 21 giugno 2013, n.69, ha un costo complessivo di **13.152.000.000 di euro** (dal costo non sono comprese le opere: "Collegamento ferroviario Torino Aosta, terzo lotto dell'Asse Rho-Monza).

Tale impegno di costi **sarà:**

- A) I soggetti economici privati, interverranno con un impegno di spesa di circa 6.160.156.738 euro, che rappresenta quasi il 50% dell'intero ammontare dei costi;**
- B) l'Unione Europea interverrà con un finanziamento di 583.330.000 euro;**
- C) Il restante sarà finanziamento pubblico.**

Da quanto sopra riportato, **si evince che l'intervento finanziario pubblico è di circa 6.800.000.000 di euro** e che di questi il DL 69/2013 ne copre, nella scansione 2013 – 2017, (5anni) solo 2.069.000.000 di euro pari al 30,43%.

Oltre a quanto riportato al capitolo "IL GIUDIZIO", riscontriamo una grossa incongruenza tra le disposizioni del Decreto Legge in questione e lo stato delle "SOFFERENZE" riguardanti le opere riportate nell'XI° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (Tabella 1. Il quadro delle opere in realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche nel perimetro del Deliberato CIPE il Patrimonio Infrastrutturale Consolidato).

Non si capisce quale rapporto esiste tra le opere individuate nel Decreto Legge 69/2013 e quelle riportate nella Tabella 1. e, in modo particolare, quelle che sono in attesa della progettazione esecutiva ed hanno una congrua allocazione di spesa.

Si tratta di un elenco di opere che, complessivamente, hanno un costo stimato superiore ai 25 miliardi di euro e una disponibilità finanziaria di circa 11.5000.000.000 di euro.

L'elenco delle infrastrutture, come riportate nei commi 2 – 5, la loro situazione in essere, i relativi costi e le fonti di finanziamento, è riportato nell'Allegato "A".

ALLEGATO "A"

L'ELENCO DELLE INFRASTRUTTURE

REGIONE PIEMONTE E PROVINCIA VALLE D'AOSTA

Collegamento ferroviario tra Piemonte e Valle d'Aosta.

Questa tratta ferroviaria, se non è la Chivasso – Aosta (il tracciato storico) è una nuova tratta ferroviaria che la bozza di DL stabilisce già che sarà assoggettata alle disposizioni del comma 2 e si provvederà con apposita decretazione.

REGIONE LOMBARDIA

1) Collegamento Milano – Venezia terzo lotto Rho-Monza. E' uno dei lotti dell'itinerario Mi-Ve che la bozza di DL stabilisce già che potrà essere finanziato con apposita Delibera CIPE.

2) Linea a metropolitana M4 di Milano. L'opera ha un costo di 910.030.000 euro dei quali risultano disponibili 589.120.000 di euro (Fonte: DEF 2012-2014) L'inizio lavori era previsto per il 02/03/2013 e l'ultimazione lavori il 30/06/2018

3) Asse autostradale Tangenziale Esterna Est di Milano. **L'opera ha un costo di 1.792.080.000 euro a totale carico degli operatori economici privati.**

REGIONE VENETO

Asse autostradale della Pedemontana Veneta (Asse autostradale inserito nel Corridoio 5 delle grandi infrastrutture strategiche).

L'affidamento dei lavori è stato proceduto dalla ricerca di un promotore finanziario al quale, attraverso la procedura del project financing, è stata affidata la costruzione dell'Asse autostradale il cui costo, è stato stimato in circa 2.130.000.000 di euro.

Il Project financing, parteciperà alla costruzione dell'opera, con un impegno finanziario di circa 1.957.000.000 di euro pari al 91,80%.

I lavori sono in corso e il loro completamento è previsto per il 24/05/2016.

REGIONE MARCHE E UMBRIA

Asse viario Quadrilatero Umbria – Marche. L'intero sistema "Quadrilatero" ha un costo di 2.177.260.000 euro (Fonte: DEF 2012-2014). I lavori del primo megalotto sono in linea con il cronoprogramma lavori (circa 1,200 milioni di euro) mentre il secondo megalotto risultano ritardi nello scadenario.

REGIONE LAZIO

1) Roma metropolitana "C" Tratta Colosseo - Piazza Venezia della metropolitana C di Roma **a patto che**, entro il 15 ottobre 2013, sia completata la tratta della stessa metropolitana da Pantano a Centocelle. La tratta stazione Colosseo – P.za Venezia è il completamento del lotto T3. Il nuovo tratto (Colosseo-Venezia), ha un costo di 375.000.000 di euro da programmare con apposita delibera del CIPE.

La previsione di costo al 30/04/2011, è di 3.379.687.000 di euro (Fonte: delibera CIPE 60/2010).

2) Corridoio Tirrenico meridionale A12 – Appia e bretella autostradale Cisterna- Valmontone.

La previsione dei costi, al mese di aprile 2011, era di 2.637.030.000 euro **e la disponibilità finanziaria era di 1.925.330 000 euro (Fonte: DEF 2012-2014).**

Alla realizzazione dell'intero Asse autostradale, gli operatori economici privati, partecipano con il 74,5%.

REGIONE LAZIO e REGIONE ABRUZZO AUTOSTRADA A24 – A25

Lo sviluppo e gli investimenti previsti dalla Convenzione vigente per realizzare e gestire le tratte autostradali A24 e A 25 "Strade dei Parchi" con una spesa di 82.200.000 euro per il 2013 e 8.500.000 euro previsti per il 2014.

REGIONE CAMPANIA

1) Linea 1 della metropolitana di Napoli. Le previsione di costo al 30 aprile 2011 erano di 1.031.053.000 euro (Fonte: Delibera G.C. n.66).

Le risorse disponibili ad aprile 2011 erano 244.790.000 euro (Fonte: DEF 2012-2014).

Fabbisogno residuo: 734.173.000 euro.

Alla realizzazione della Linea 1 di Napoli, **è prevista la partecipazione dell'Unione Europea con un impegno finanziario di 583.330.000 euro**

L'inizio lavori, è avvenuto il 30 giugno 2004 e la fine lavori, contrattualmente prevista era fissata per il 06 febbraio 2009.

2) Tratta Cancellò - Frasso Telesino della linea ferroviaria AV/AC

Napoli-Bari.

Nel Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), firmato il 2 agosto 2012, la tratta in questione, ha un costo di 730.000.000 di euro interamente coperti da un programma di finanziamento.

L'inizio dei lavori è previsto nel II° semestre del 2014 e la loro ultimazione nel II° sem. del 2020.

REGIONE SICILIA

1) Asse di allungamento tra la strada statale 640 e l'autostrada A19 Agrigento Caltanissetta.

Il costo previsto è di 1.425.470.000 euro interamente coperti da un programma di finanziamenti deliberati dal CIPE (Fonte: DEF 2012-14 -**mancono 65 milioni di euro**-).

2) Asse autostradale Ragusa-Catania

Questa arteria autostradale ha una previsione di costo presunto, al 30 aprile 2011, di 815.375.000 di euro (Fonte: ANAS Spa). **Dal Documento Economico e Finanziario 2012-2014, risulta, ad**

aprile 2012, una disponibilità di 815.380.000 euro dei quali, 448.456.000 da fondi privati (Fonte: ANAS Spa).

Attualmente sono in corso le fasi della progettazione.

ALLEGATO 1.1		TABELLA RIDUZIONI DI SPESA				
		ANNO				
DISPOSIZIONI DI LEGGE		2013	2014	2015	2016	2017
A)	DALL'ART. 1, C. 213 L. 228/2012	EURO	235.000.000			
B)	DALL'ART. 5, C. 1 L. 7/2009	EURO	50.000.000	120.000.000	120.000.000	142.000.000
C)	DALL'ART. 1, C. 208 L. 228/2012	EURO		96.000.000	258.000.000	143.000.000
TOTALE EURO			285.000.000	216.000.000	378.000.000	285.000.000
TOTALE EURO 1.306.000.000						

TABELLA IMPEGNI DI SPESA					
		ANNO			
DISPOSIZIONI DI LEGGE		2013	2014	2015	2016
A)	DALL'ART. 32, C. 1 L. 111/2011	EURO	50.000.000	189.000.000	274.000.000
TOTALE EURO			50.000.000	189.000.000	274.000.000
TOTALE EURO 763.000.000					

ALLEGATO 2

AUTOSTRADA A/3 SALERNO – REGGIO CALABRIA

LA SITUAZIONE DELL'INTERO PROGRAMMA ALLA DATA GIUGNO 2013

Nel 1997, hanno avuto inizio i lavori con l'appalto di 7 Lotti per l'ammodernamento ed adeguamento alle norme Europee (originariamente, era suddivisa in 77 Lotti da appaltare attraverso le procedure della Legge 109/94 "Legge Merloni"). La loro ultimazione, dopo varie deroghe, era stata, inderogabilmente, fissata per l'anno 2008. Attualmente i lavori ultimati, in corso e in appalto sull'Autostrada riguardano Km 385 della stessa, pari a circa 86,90% dell'intero tracciato.

Con l'emanazione della Legge 443/2001 ("legge Obiettivo") si è proceduto ad accorpate diversi Lotti creandone uno di dimensioni, per estensione chilometrica, di circa 20/30Km.. Questo nuovo sistema ha dato vita, inizialmente a 7 Macrolotti. Alla data giugno 2013, l'opera è suddivisa in 66 interventi ripartiti in 12 Macrolotti e 54 Lotti, inclusi 8 svincoli non previsti nell'originario piano per l'adeguamento, ma successivamente richiesti da Regioni e Enti Locali e la rampa A dello svincolo tra il raccordo SA-AV e l'autostrada SA-RC (viadotto Grancano).

L'Asse autostradale originario di Km. 442,920, al termine dei lavori di ammodernamento avrà un'estensione complessiva di circa 433 Km. In particolare risultano completati e aperti al traffico 277 Km, rappresentanti circa il 61,80% dell'intero tracciato; gli interventi in esecuzione (Km 88) compreso il lavoro la rampa A dello svincolo tra il raccordo SA-AV e l'autostrada SA-RC (viadotto Grancano) e quello appaltato ma non cantierato (Km 20), interessano km 108 dell'Autostrada.

Gli stanziamenti ad oggi resi disponibili ammontano a 7.443.000.000 di euro.

Per il completamento dell'intera Autostrada sono ancora necessari circa 3.100.000.000 di euro relativi a 12 interventi tra progettati e in corso di progettazione. Di questi interventi, 5 riguardano l'ammodernamento dei restanti 58 Km di Autostrada, mentre 8 si riferiscono a nuovi svincoli, richiesti dalle comunità locali inizialmente non previsti.