

LEGGE DI STABILITA' 2014

ART. 4 COMMA 2

1) RIFLESSIONE SULL'ASSE AUTOSTRADALE SA - RC

I lavori di ammodernamento dell'Aut/da SA-RC hanno avuto inizio il 21 dicembre 1994 con l'appalto dei primi 7 lotti su un totale di 76 lotti. A quel tempo, fu indicato un costo, per l'ammodernamento e adeguamento alle norme europee dell'intero Asse Autostradale, di circa 7.000 miliardi di lire (in euro **3.615.198,29**). Originariamente, l'Aut/da SA-RC copriva un'estesa di circa 443 Km. Per le rettifiche del tracciato, l'Asse Aut/le è stato portato a circa 433 Km. Al 30 aprile 2011 il DEF 2012 2014 riportava una **previsione di spesa di 10.065.890.000 euro**. Dalla lettura dei dati dell'AVCP, la spesa di 10.065.890.000 euro riguarda lavori completati, in corso, in progettazione o rescissi (**V. All. A c. 2**).

In merito al 4° Macrolotto (suddiviso in parte prima e seconda e stralci), è TUTTO IN FASE DI PROGETTAZIONE, ha un'estensione di Km. 26,300 ed un costo di 1.369.299.000 euro (**V. All. 1 c. 2**). Il rapporto costo-estesa chilometrica, ci indica, **che ogni chilometro di questa tratta Aut/le costa 52.064.600 euro**, mentre, la parte seconda –secondo stralcio- di questo 4° Macrolotto, **interessato dal provvedimento delle legge di stabilità 2013, dai dati ANAS**, ha un costo di 343 milioni di euro e un'estesa di Km. 5,650. Rapportato il costo, con i chilometri interessati ai lavori, abbiamo un valore di **60.707.964** di euro quale impegno finanziario per ogni chilometro appaltato.

Certamente, ci troviamo di fronte ad un costo elevato se lo raffrontiamo con quello aggiudicato (attualmente in fase di elaborazione del progetto esecutivo) del 3° Macrolotto parte seconda (**V. All. 2 c. 2**) il quale, ha un impegno di spesa di **30.878.048 euro** a chilometro. La differenza è il 50,86% in meno. Abbiamo voluto “guardare” ulteriormente indietro e raffrontare il costo del 4° Macrolotto tratto Viadotto Stupino - Sv. Altilia, con quello del 1° Macrolotto appaltato nel 1994. **Il report di calcolo ci ha consegnato un valore a chilometro di 60.707.964 euro contro i 19.901.382 euro** del 1° Macrolotto. **In termini economici, si tratta di un più 40.806.582 euro a chilometro. Oltre il 300%! (1° Macrolotto appaltato nel 2004 comprendeva un'estesa di circa 30 chilometri e un costo di 597.041.477 euro. Il rapporto chilometri costo appalto ci ha consegnato un valore economico di 19.901.382 euro a Km. riportato al comma 2 dell'articolo (dati schede ANAS)**

2) LA SITUAZIONE DEI COSTI PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA MO. S.E.

A seguito dell'alluvione del 4 novembre 1966, è stata emanata la prima “Legge Speciale per Venezia”. La stessa legge, dichiara il problema della salvaguardia della città "di preminente interesse nazionale". Il 3 aprile 2003, il Comitato, all'uopo nominato, dà il via alla realizzazione del progetto “MO.S.E.”. Nello stesso anno vengono aperti i cantieri alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia.

Ad oggi, l'ultimazione lavori è prevista per il 2016, e cioè **a 50 anni da quel tragico 4 novembre 1996**.

La Delibera CIPE 121/2001 aveva previsto un costo, per la realizzazione del “Sistema MO.S.E.”, pari a 4.131.655.000.000 euro.

L'elaborato del DEF 2012 / 2014 aveva portato la previsione di costo a 5.496.190.000 di euro -la differenza tra le disponibilità (3.578.997.000) e il fabbisogno è di 1.917.193.000 euro (**V. ALL. 1 c. 3**)-quindi, è ipotizzabile che la somma di 600 milioni di euro autorizzata con Delibera CIPE 87/2011 e la somma di 401 milioni, disposti attraverso il presente comma 3, sono “acconti” per raggiungere la somma di 5.496.190 euro. Se questo è il percorso intrapreso dal Governo, ci troveremo di fronte ad una elusione della Delibera CIPE 115/2008 che aveva quantificato il costo a 4.271,6 milioni di euro.

Per queste ragioni, è necessario definire, con il MIT, il costo complessivo di quest'opera e "omologare" a questo costo, tutti gli Atti e documenti in circolazione (la Delibera CIPE 115/2008 è stata registrata dalla Corte dei conti il 13 maggio 2009. L'acronimo di MO.S.E. è: Modulo Sperimentale Elettromeccanico).

3) IL CONTRATTO DI PROGRAMMA (CdP) PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA ALLA RETE FERROVIARIA (COMMA 5)

Il CdP, 2012 / 2014 (quello vigente) è stato firmato il 12 marzo 2013 (**non ancora approvato dal CIPE**). Quindi, per quanto riguarda le poste di bilancio da introitare alla Soc. Concessionaria RFI, è necessario, innanzi tutto, verificare quali erano gli impegni assunti dal Concedente (Stato) e dal Concessionario (RFI) in materia di manutenzione straordinaria alla rete ferroviaria nazionale.

l'**articolo 7** prevede che i Ministeri riconoscano ad RFI, per ciascun anno di esecuzione del contratto e secondo la ripartizione prevista (**V. Allegato 1 comma 4**) dall'allegato 4:

- A) Contributi in conto esercizio (cioè di parte corrente) per le attività di manutenzione ordinaria e contributi in conto esercizio per le attività di Safety, Security e Navigazione;
- B) Contributi in conto impianto (cioè di conto capitale) per le attività di manutenzione straordinaria.

L'articolo 7 del CdP specifica anche che 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 soggetti 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.**

4) LA TRATTA AV/AC CANCELLO – FRASSO TELESINO

A riguardo della tratta Canello - Frasso Telesino, è necessario ricordare due sostanziali elementi:

- **Il primo** riguarda la tratta AV NA-BA. Questa, è la parte più Meridionale del **Corridoio 8**, uno dei dieci "Corridoi Transeuropei" progettati per facilitare lo scambio di merci, persone, petrolio ed altri approvvigionamenti energetici tra i Paesi dell'UE, gli Stati balcanici che si affacciano sul Mar Nero e sul Caspio e gli Stati dell'Asia Centrale. E' un'infrastruttura, che, per il Paese, collegherà longitudinalmente la dorsale Tirrenica a quella Adriatica, **attualmente discontinua nel transito, troppo obsoleta per le dinamiche commerciali dei trasporti, con una rottura di carico alla stazione di Caserta e un'inversione di marcia a quella di Foggia;**

- **Il secondo**, per la realizzazione dell'intera tratta AV/AC NA-BA, il 2 agosto 2012 è stato firmato un Contratto Istituzionale di Sviluppo con il quale è stata "ufficializzata" la necessità di un pieno coinvolgimento delle Istituzioni e di RFI affinché l'infrastruttura uscisse dall'inerzie dei Governi che negli anni si sono succeduti. Infatti, **NON** aver inserito, tra le prime opere strategiche di preminente interesse nazionale (Delibera CIPE 121/2001) questo progetto, ha significato il totale disinteressamento dell'intera area del Sud d'Italia e uno spostamento degli interessi economici e degli investimenti statali verso le aree storicamente più ricche. "Dimenticanza" recuperata con il Protocollo sottoscritto il 27 luglio 2007. Quest'importante Atto, da solo, non è stato sufficiente ad accelerare le procedure (progettazioni, atti di gara, lavori fruizione del "prodotto") affinché in questo decennio, e non nel prossimo, si potesse percorrere la tratta Napoli Bari in minor di quello attuale. Però, tutte le azioni intraprese fino ad oggi, traggono l'ultima tranches dei finanziamenti (30 milioni di euro) al 2023. Da ciò, la conclusione dei lavori potrà avvenire non prima della fine del 2024 (il lavoro ha un'estesa di 30 Km. ogni commento è superfluo). In quest'ambito, è importante la ricognizione fatta dal Ministero per la Coesione nel mese di marzo 2013 perché, imprime una volontà di fare e avere giustificazione rispetto i ritardi accumulati **(V. All. 2 c. 5)**

**A CURA DI RENATO BIFERALI PER L'AREA DELLA
CONTRATTAZIONE DELLA CGIL NAZIONALE**