

LEGGE DI CONVERSIONE AL DECRETO 133/2014 "SBLOCCA ITALIA"

Capo I MISURE PER LA RIAPERTURA DEI CANTIERI

Articolo 1.

(Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina ed altre misure urgenti per sbloccare interventi sugli aeroporti di interesse nazionale)

1. L'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A è nominato, per la durata di due anni dall'entrata in vigore del presente decreto, Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. L'incarico è rinnovabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, tenuto conto anche dei risultati conseguiti e verificati in esito alla rendicontazione di cui al comma 8. Al Commissario di cui al primo periodo non sono corrisposti gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti, comunque denominati.

NOTA CGIL

A riguardo della nomina dell'AD delle FF SS, a Commissario per la realizzazione delle tratte AV / AC Napoli - Bari e Messina - Catania - Palermo, fermo restando la professionalità dell'Ing. Michele Elia, confermiamo il giudizio dato il 13 settembre us., vale a dire, che l'AD delle Ferrovie dello Stato, il quale, come AD e allo scopo di avere maggiori ricavi, ha per mandato la massima efficienza della rete ferroviaria mentre, nel ruolo di Commissario, oltre alla "rielaborazione dei progetti già approvati" e alla possibilità di bandire la gara dei soli progetti preliminari, gli è data la possibilità di andare in deroga anche al Contratto Istituzionale di Sviluppo. CIS firmato dal Governo, e dalle Presidenze delle regioni Campania e Puglia.

Inoltre, considerato che il successivo comma 10 così dispone: "... il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto"..., a maggior ragione e proprio per l'assenza di una sede in cui discutere le scelte della quantità e allocazione dei finanziamenti, riteniamo **inopportuna la nomina dell'AD di RFI a Commissario per opere che in esercizio saranno "sfruttate" della Società gestita dal Commissario.**

2. Per le finalità di cui al comma 1, ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, in modo da poter avviare i lavori relativi a parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015, il Commissario provvede all'approvazione dei relativi progetti. Al fine di ridurre i costi e i tempi

di realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alla tratta appenninica Apice-Orsara, fatta salva la previsione progettuale, lungo la suddetta tratta, della stazione ferroviaria in superficie, **il Commissario rielabora i progetti anche già approvati** ma non ancora appaltati.

Anche sulla base dei soli progetti preliminari, il Commissario può bandire la gara e tassativamente entro centoventi giorni dall'approvazione dei progetti decorrenti dalla chiusura della conferenza di servizi provvede alla consegna dei lavori, anche adottando provvedimenti d'urgenza. Negli avvisi, nei bandi di gara o nelle lettere di invito il Commissario prevede che la mancata accettazione, da parte delle imprese, delle clausole contenute nei protocolli di legalità stipulati con le competenti prefetture-uffici territoriali del Governo, riferite alle misure di prevenzione, controllo e contrasto dei tentativi di infiltrazione mafiosa, nonché per la verifica della sicurezza e della regolarità dei luoghi di lavoro, costituisce causa di esclusione dalla gara e che il mancato adempimento degli obblighi previsti dalle

clausole medesime, nel corso dell'esecuzione del contratto, comporta la risoluzione del contratto stesso. Il mancato inserimento delle suddette previsioni comporta la revoca del

mandato di Commissario. Il Commissario provvede inoltre all'espletamento di ogni attività

amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione della citata tratta

ferroviaria, utilizzando all'uopo le strutture tecniche di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in relazione all'avvalimento delle strutture tecniche citate.

In sede di aggiornamento del Contratto di programma il Commissario trasmette al CIPE i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, **anche ai fini della valutazione di definanziamento degli interventi.**

Il contratto istituzionale di sviluppo sottoscritto in relazione all'asse ferroviario Napoli - Bari può essere derogato in base alle decisioni assunte dal Commissario di cui al comma 1.

NOTA CGIL

Il **Contratto Istituzionale di Sviluppo** (CIS) che è richiamato al presente comma 2, è stato firmato - il 2 agosto 2012- dal Ministro per la Coesione territoriale, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, le Regioni Campania, Basilicata e Puglia, Ferrovie dello Stato e Rete ferroviaria italiana e riguarda l'esecuzione di lavori sull'intera tratta ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, il cui costo è pari a 7.116.000.000 di euro per 22 interventi. Le disponibilità ammontano a 3.532.000.000 di euro così ripartite tra le diverse fonti:

- 990.000.000 di euro a valere sulle risorse FSC 2007 /2013;
- 31.000.000 di euro a valere sulla legge obiettivo ex delibera Cipe n. 95/2006;
- 505.000.000 di euro a valere sulla riduzione del cofinanziamento statale di cui al PAC;
- 290.800.000 euro a valere sulle risorse "liberate", rinvenienti dalla rendicontazione alla CE dei c.d. progetti volano relativi al PON Trasporti 2000/2006;

- 298.900.000 euro a valere sul PON Reti e Mobilità 2007- 2013;
- - 1.416.400.000 euro a valere su altre fonti statali (V. sunto del CIS tratta AV / AC NA - BA).

A riguardo dei costi e finanziamenti disponibili, riteniamo importante riportare, la copia della [Delibera del CIPE 3 agosto 2011, n. 62](#) nella versione ufficiale, come Registrata alla Corte dei conti il 21 dicembre 2011 (Economia e finanze foglio n. 33).

2-bis. Si applicano gli obblighi **di pubblicazione** di cui agli articoli 37, 38 e 39 del

decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33. Resta altresì ferma l'applicazione dell'articolo

1, comma 17, della legge 6 novembre 2012, n. 190.

3. Gli interventi da praticarsi sull'area di sedime della tratta ferroviaria Napoli -- Bari, nonché quelli strettamente connessi alla realizzazione dell'opera, **sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità.**

4. La conferenza di servizi per la realizzazione degli interventi sopra citati è convocata entro

quindici giorni dall'approvazione dei progetti. Qualora alla conferenza di servizi il rappresentante di un'amministrazione invitata sia risultato assente, o, comunque, non dotato di adeguato potere di rappresentanza, la conferenza delibera prescindendo dalla sua presenza e dalla adeguatezza dei poteri di rappresentanza dei soggetti intervenuti. Il dissenso manifestato in sede di conferenza dei servizi deve essere motivato e recare, a pena di non ammissibilità, le specifiche indicazioni progettuali necessarie ai fini dell'assenso. Con riferimento agli interventi di cui al presente comma, in caso di motivato dissenso espresso da un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico ovvero alla tutela della salute e della pubblica incolumità, si applica l'articolo 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni; in tal caso, tutti i termini previsti dal citato comma 3 sono ridotti alla metà.

5. I pareri, i visti ed i nulla-osta relativi agli interventi, necessari anche successivamente alla

conferenza di servizi di cui al comma 4, sono resi dalle Amministrazioni competenti entro trenta giorni dalla richiesta e, decorso inutilmente tale termine, si intendono acquisiti con esito positivo.

6. Sulla base di apposita convenzione fra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e

l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa, il Commissario, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, si avvale della predetta Agenzia per favorire l'informazione, il coinvolgimento e i rapporti con i territori interessati, ai fini della migliore realizzazione dell'opera.

7. La realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli -- Bari è eseguita a valere sulle risorse previste nell'ambito del Contratto di programma stipulato tra RFI e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Il Commissario, entro il 31 gennaio dell'esercizio finanziario successivo a quello di riferimento, provvede alla rendicontazione annuale delle spese di realizzazione della tratta

ferroviaria Napoli - Bari sulla scorta dei singoli stati di avanzamento dei lavori, segnalando

eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini della valutazione di definanziamento degli interventi. Il rendiconto semestrale è pubblicato nei siti web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle regioni il cui territorio è attraversato dalla tratta ferroviaria Napoli-Bari.

8-bis. Al fine di non incorrere nelle limitazioni del patto di stabilità interno, il Commissario è autorizzato a richiedere i trasferimenti di cassa, in via prioritaria, a valere sulle risorse di competenza nazionale e, in via successiva, sulle risorse di competenza regionale, che insieme concorrono a determinare la copertura finanziaria dell'opera.

9. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 8 del presente articolo si applicano anche alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Palermo -- Catania -- Messina.

NOTA CGIL

E' chiaro che la tratta AV / AC Messina Catania - Palermo non rientra nelle possibilità di finanziamento disposte dal comma 8-bis.

Il comma 8-bis introduce un'importante innovazione rispetto un vincolo, quello della stabilità interna, finalizzato a limitare i finanziamenti in conto capitale (finanziamenti per investimenti). Il vincolo di cui sopra, imposto dal governo "Monti", non ha nessuno obbligo con i "parametri imposti dal Trattato di Maastricht" (V. articoli 99 e 104 del Trattato di Roma).

Riteniamo che sarebbe utile, se non addirittura necessario, chiedere, per tutte le grandi infrastrutture rientranti o asservite ai Corridoi europei (TEN-T), l'estensione delle disposizioni di cui al precedente comma 8-bis ([LINK I NUOVI CORRIDOI EUROPEI](#))

10. Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato. Una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla

legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata

agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014, con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali. Agli enti locali che hanno sottoscritto, entro il 31 dicembre 2013, apposite convenzioni con la società RFI Spa per l'esecuzione di opere volte all'eliminazione di passaggi a livello, anche di interesse regionale, pericolosi per la pubblica incolumità, è concesso di escludere, nel limite di tre milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015, dal

computo del patto di stabilità interno per gli anni 2014 e 2015 le spese da essi sostenute per la realizzazione di tali interventi, a condizione che la società RFI Spa disponga dei relativi progetti esecutivi, di immediata cantierabilità, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Ai relativi oneri si provvede per l'anno 2014 a valere sulle risorse di cui all'articolo 4, comma 3, e per l'anno 2015 a valere sulle risorse di cui al comma 5 del medesimo articolo. Alla ripartizione degli spazi finanziari tra gli enti locali si provvede con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

10-bis. Al fine di rendere cantierabili nel breve termine opere di interesse pubblico

nazionale o europeo nel settore ferroviario, entro sei mesi dalla data di entrata in

vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti redige il Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, con il quale individua, secondo criteri di convenienza economica per il sistema-Paese, le linee ferroviarie da ammodernare, anche tramite l'impiego dei fondi della Connecting Europe Facility, sia per il settore delle merci sia per il trasporto dei passeggeri. **Il Piano è redatto in collaborazione con le associazioni di categoria del settore** ed è tempestivamente reso pubblico nel rispetto delle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

NOTA CGIL

Il comma 10-bis è stato riportato come dispositivo nella legge di conversione del DL 133/2014. E' importante che il Governo, con la collaborazione delle categorie del settore -per la CGIL, è implicito che nella definizione "associazioni" sono compresi i sindacati-, individui le tratte ferroviarie che potrebbero essere cantierabili a breve tempo.

11. Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della

Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori.

11-bis. Al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, il modello

tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'Autorità di regolazione dei trasporti per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'Autorità di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Per i contratti di programma vigenti e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari.

11-ter. In attuazione degli articoli 1, paragrafo 5, e 11, paragrafo 6, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, la procedura per la risoluzione di controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto non può essere promossa quando riguarda il piano di investimento approvato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulta già approvato dalle competenti amministrazioni.

11-quater. Per consentire la prosecuzione degli interventi previsti nel piano di investimento degli aeroporti i cui contratti di programma risultano scaduti alla data del 31 dicembre 2014, i corrispettivi tariffari per l'anno 2015 sono determinati applicando il tasso di inflazione programmato ai livelli tariffari in vigore per l'anno 2014. Tali corrispettivi si applicano, previa informativa alla International Air Transportation Association ai fini dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, dal 1° gennaio 2015 fino alla data di entrata in vigore dei livelli tariffari determinati in applicazione dei modelli di tariffazione di cui al capo II del titolo III del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni.

NOTA CGIL

Il comma 11-bis, 11-ter e 11- quater, sono stati inseriti nel corso di conversione in legge del decreto legge 133/2014.

Articolo 2.

(Semplificazioni procedurali per le infrastrutture strategiche affidate in concessione)

1. All'articolo 174 del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«4-ter. Il bando di gara può altresì prevedere, nell'ipotesi di sviluppo del progetto per stralci

funzionali o nei casi più complessi di successive articolazioni per fasi, l'integrale caducazione della relativa concessione, con la conseguente possibilità in capo al concedente di rimettere a gara la concessione per la realizzazione dell'intera opera, qualora, entro un termine non superiore a tre anni, da indicare nel bando di gara stesso, dalla data di approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo dello stralcio funzionale immediatamente finanziabile, la sostenibilità economico finanziaria degli stralci successivi non sia attestata da primari istituti finanziari.».

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica alle concessioni ed alle procedure in finanzia di progetto con bando già pubblicato alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. All'articolo 175, comma 5-bis, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n.

163, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: «Si applicano altresì le disposizioni di cui all'articolo 174».

4. Al comma 2 dell'articolo 19 del decreto-legge 21 giugno 2013 n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, le parole: «né agli interventi da realizzare mediante finanzia di progetto le cui proposte sono state già dichiarate di pubblico interesse alla data di entrata in vigore del presente decreto» sono soppresse.

Articolo 3.

(Ulteriori disposizioni urgenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia).

1. Per consentire nell'anno 2014 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, il **Fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'ARTICOLO 18, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE 21 GIUGNO 2013, N. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, è incrementato di complessivi 3.851 milioni di euro, di cui 26 milioni per l'anno 2014, 231 milioni per l'anno 2015, 159 milioni per l'anno 2016, 1.073 milioni per l'anno 2017, 2.066 milioni per l'anno 2018 e 148 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020 (V. SCHEDA RIDUZIONI DI SPESA)**

1-bis. *Il fondo di cui al comma 1 è altresì incrementato, per un importo pari a 39 milioni di euro, mediante utilizzo delle disponibilità, iscritte in conto residui, derivanti dalle revoche disposte dall'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n.*

145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e confluite nel fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.

NOTA CGIL

Nel decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 il finanziamento programmato per le 30 programmi di finanziamento, elencati alle lettere a), b), c), era di 3.890.000.000 di euro. Nella conversione in legge, l'importo testé enunciato è stato ridotto di 39 milioni di euro. La riduzione è stata effettuata riducendo dello stesso importo programmato attraverso le revoche confluite nel fondo di cui all'**articolo 32**, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98. Le restanti 39 milioni di euro, come sopra riportato perverranno dalle disponibilità, iscritte in conto residui, derivanti dalle revoche disposte dall'**articolo 13, comma 1, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145. In ogni modo sempre di revoche si tratta-**

2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, quanto alle opere di cui alle lettere a) e b), nonché entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, quanto alle opere di cui alla lettera c), sono finanziati, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-bis:

A) I SEGUENTI INTERVENTI AI SENSI DEGLI ARTICOLI 18 E 25 DEL DECRETO-LEGGE N. 69 DEL 2013 CANTIERABILI ENTRO IL 31 DICEMBRE 2014:

- 1) Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino;
- 2) Completamento sistema idrico Basento - Bradano, Settore G;
- 3) Asse autostradale Trieste - Venezia;
- 4) Interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;
- 5) Tratta Colosseo - Piazza Venezia della Linea C di Roma;

B) I SEGUENTI INTERVENTI APPALTABILI ENTRO IL 31 DICEMBRE 2014 E CANTIERABILI ENTRO IL 30 GIUGNO 2015:

- 1) Ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova;
- 2) Completamento asse viario Lecco - Bergamo;
- 3) Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia;
- 4) Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara-lotto 0 e lotto 1;
- 5) Terzo Valico dei Giovi - AV Milano - Genova;
- 6) Quadrilatero Umbria - Marche;
- 7) Completamento Linea 1 metropolitana di Napoli;
- 8) Rifinanziamento dell'articolo 1, comma 70, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, relativo al superamento delle criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie;
- 9) Messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131 in Sardegna.

NOTA CGIL

Nella conversione in legge il progetto "Continuità interventi nuovo tunnel del Brennero" è stato spostato nella successiva lettera c).

C) I SEGUENTI INTERVENTI APPALTABILI ENTRO IL 30 APRILE 2015 E CANTIERABILI ENTRO IL 31 AGOSTO 2015:

- 1) Metropolitana di Torino;
- 2) Tramvia di Firenze;
- 3) Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, dallo svincolo di Rogliano allo svincolo di Atilia;
- 4) Autostrada Salerno - Reggio Calabria svincolo Laureana di Borrello;
- 5) Adeguamento della strada statale n. 372 «Telesina» tra lo svincolo di Caianello della Strada statale n. 372 e lo svincolo di Benevento sulla strada statale n. 88;
- 6) Completamento della S.S. 291 in Sardegna;
- 7) Variante della «Tremezzina» sulla strada statale internazionale 340 «Regina»;
- 8) Collegamento stradale Masserano - Ghemme;
- 9) Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR;
- 10) Asse viario Gamberale - Civitaluparella in Abruzzo;
- 11) Primo lotto Asse viario S.S. 212 Fortorina;
- 12) Continuità interventi nuovo tunnel del Brennero;
- 13) Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia;
- 14) Aeroporti di Firenze e Salerno;
- 15) Completamento sistema idrico integrato della Regione Abruzzo;
- 16) Opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri dal 2 al 15 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi dell'articolo 18, comma 9, del decreto-legge n. 69 del 2013.

3. Le richieste di finanziamento inoltrate dagli enti locali relative agli interventi di cui al comma 2, lett. c), sono istruite dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e **finalizzate, nel limite massimo di 100 milioni di euro** a valere sulle risorse di cui al comma 1, a nuovi progetti di interventi, secondo le modalità indicate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assegnando priorità:

- a) **Alla qualificazione e manutenzione del territorio**, mediante recupero e riqualificazione di volumetrie esistenti e di aree dismesse, nonché alla riduzione del rischio idrogeologico;
- b) Alla riqualificazione e all'incremento dell'efficienza energetica del patrimonio edilizio pubblico, nonché alla realizzazione di impianti di produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili;
- c) Alla messa in sicurezza degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici, alle strutture socio-assistenziali di proprietà comunale e alle strutture di maggiore fruizione pubblica.

Restano in ogni caso **esclusi dall'attribuzione di tali risorse i comuni che non abbiano rispettato i vincoli di finanza pubblica ad essi attribuiti.**

Una quota pari a 100 milioni di euro a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-bis è destinata ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per interventi di completamento di beni immobiliari demaniali di loro competenza.

4. Agli oneri derivanti dal **comma 1** del presente articolo si provvede:

a) soppressa

NOTA CGIL

Riportiamo la norma, precedentemente riportata alla lettera a) ora soppressa: “quanto a **39 milioni per l'anno 2013** mediante utilizzo delle disponibilità iscritte in conto residui **derivanti dalle revoche disposte** dall'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e confluite nel fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;”

b) quanto a 11 milioni di euro per l'anno 2014, mediante parziale utilizzo delle disponibilità derivanti **dalle revoche** disposte dall'articolo 13, comma 1, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e confluite nel fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

c) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2014, quanto a 5,200 milioni per l'anno 2015, quanto a 3,200 milioni per l'anno 2016 e quanto a 148 milioni per ciascuno degli anni dal 2017 al 2020, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5, comma 1, della legge 6 febbraio 2009, n. 7;

d) quanto a 94,8 milioni di euro per l'anno 2015, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 186, della legge 24 dicembre 2012, n. 228;

e) quanto a 79,8 milioni di euro per l'anno 2015, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 212, della legge 24 dicembre 2012, n. 228;

f) quanto a 51,2 milioni di euro per l'anno 2015, a 155,8 milioni per l'anno 2016, a 925 milioni per l'anno 2017 e a 1.918 milioni per l'anno 2018, mediante corrispondente riduzione della quota nazionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020 - di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.

5. Il mancato rispetto dei termini fissati al comma 2, lettere a), b) e c), per l'appaltabilità e la

cantierabilità delle opere **determina la revoca del finanziamento** assegnato ai sensi del presente decreto.

6. Le risorse revocate ai sensi del comma 5 confluiscono nel Fondo di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n.

111, e sono attribuite prioritariamente:

- a) al primo lotto funzionale asse autostradale Termoli -- San Vittore;
- b) al completamento della rete della Circumetnea;
- c) alla metropolitana di Palermo: tratto Oreto -- Notarbartolo;
- d) alla metropolitana di Cagliari: adeguamento rete attuale e interazione con l'hinterland.

d-bis) all'elettrificazione della tratta ferroviaria Martina Franca-Lecce-Otranto-Gagliano del Capo, di competenza della società Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici;

d-ter) al potenziamento del Sistema ferroviario metropolitano regionale veneto

(SFMR), attraverso la chiusura del quadrilatero Mestre-Treviso-Castelfranco-Padova;

d-quater) all'ammodernamento della tratta ferroviaria Salerno-Potenza-Taranto;

d-quinquies) al prolungamento della metropolitana di Genova da Brignole a piazza

Martinez;

d-sexies) alla strada statale n. 172 «dei Trulli», tronco Casamassima-Putignano.

NOTA CGIL

Gli interventi, riportati dalla lettera d-bis alla lettera d-sexies sono state integrate nel corso della riconversione in legge del decreto 133/2014.

7. Con i provvedimenti di assegnazione delle risorse di cui al comma 1 sono stabilite, in ordine a ciascun intervento, le modalità di utilizzo delle risorse assegnate, di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e di applicazione di misure di revoca.

8. Per consentire la continuità dei cantieri in corso, sono confermati i finanziamenti pubblici assegnati al collegamento Milano - Venezia secondo lotto Rho - Monza, di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 8 agosto 2013, n. 60/2013, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 60 del 13 marzo 2014; nonché sono definitivamente assegnate all'Anas S.P.A. per il completamento dell'intervento «Itinerario

Agrigento - Caltanissetta - A19 - Adeguamento a quattro corsie della SS 640 tra i km 9,800 e 44,400», le somme di cui alla tabella «Integrazioni e completamenti di lavori in corso» del Contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS S.p.A. relativo all'anno

2013, pari a 3 milioni di euro a valere sulle risorse destinate al Contratto di programma 2013 e a 42,5 milioni di euro a valere sulle risorse destinate al Contratto di programma 2012.

Le risorse relative alla realizzazione degli interventi concernenti il completamento dell'asse strategico nazionale autostradale Salerno-Reggio Calabria di cui alla delibera del CIPE 3 agosto 2011, n. 62/2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 304 del 31 dicembre 2011, sono erogate direttamente alla società ANAS Spa, a fronte dei lavori già eseguiti.

NOTA CGIL

Il periodo compreso tra le parole: "Le risorse" e "dei lavori già eseguiti." -sopra evidenziati- sono state integrate nella conversione in legge del decreto 133/2014.

9. Le opere elencate nell'XI allegato infrastrutture approvato ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, dal CIPE nella seduta del 1° agosto 2014, che, alla data di entrata in vigore del presente decreto non sono state ancora avviate e per le quali era prevista una certura parziale o totale a carico del Fondo Sviluppo e Coesione 2007 - 2013 confluiscono automaticamente nel nuovo periodo di programmazione 2014 - 2020. Entro il 31 ottobre 2014, gli Enti che a diverso titolo partecipano al finanziamento e o alla realizzazione delle opere di cui al primo periodo confermano o rimodulano le assegnazioni finanziarie inizialmente previste.

9-bis. Le opere elencate nell'XI allegato infrastrutture approvato ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, dal CIPE nella seduta del 1° agosto 2014, **che siano già state precedentemente qualificate come opere strategiche** da avviare nel rispetto dell'articolo 41 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, **e per le quali alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sia stata indetta la conferenza di servizi** di cui all'articolo 165 del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, **sono trasmesse in via prioritaria al CIPE**, entro centottanta giorni **dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai fini dell'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie per la loro realizzazione,** previa verifica dell'effettiva sussistenza delle risorse stesse.

NOTA CGIL

Il comma **9-bis** è un'integrazione nel corso della conversione in legge del decreto 12 settembre 2014, n. 133. L'integrazione consiste di finanziare, **in-primis**, le opere che alla data del è stata indetta la conferenza di

servizi, “previa verifica dell’effettiva sussistenza delle risorse stesse”. Rispetto al programma finanziario stabilito con la legge di conversione del decreto 133/2014, **le risorse sono pari a 11 milioni come disposto alla lettera b) del precedente comma 4.**

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è confermato Autorità Nazionale capofila e Capo Delegazione dei Comitati di Sorveglianza con riferimento al nuovo periodo di programmazione 2014-2020 dei programmi di cooperazione interregionale ESPON e URBACT, in considerazione di quanto già previsto dalla delibera del CIPE 21 dicembre 2007, n. 158/2007, pubblicata nel supplemento ordinario n. 148 alla Gazzetta Ufficiale n. 136 del 12 giugno 2008, ed in relazione alla missione istituzionale di programmazione e sviluppo del territorio propria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

11. È abrogato il comma 11-ter dell'articolo 25 del decreto legge n. 69 del 2013, come convertito, con modificazioni, dalla legge n. 98 del 2013.

12. Dopo l'articolo 6-bis, comma 2, del decreto-legge 26 giugno 2014, n. 92, convertito con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 117, è aggiunto il seguente comma:
«2-bis. Le risorse disponibili sulla contabilità speciale intestata al Commissario straordinario del Governo per le infrastrutture carcerarie di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2012, allegato al decreto-legge 1 luglio 2013, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 94, sono versate nell'anno 2014 all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze a uno o più capitoli di bilancio dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero della giustizia secondo le ordinarie competenze definite nell'ambito del decreto di cui al comma 2.».

12-bis. Per il completamento degli interventi infrastrutturali di viabilità stradale di cui all'articolo 1, comma 452, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, e successive modificazioni, è autorizzata la spesa di 487.000 euro per l'anno 2014.

12-ter. All'onere derivante dal comma 12-bis si provvede, per l'anno 2014, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 2, comma 3, della legge 18 giugno 1998, n. 194.

NOTA CGIL

Il comma 12-bis e 12-ter, sono le integrazioni, riportate al decreto 12 settembre 2014, n. 133, nel corso della conversione in legge.

Nella sostanza si tratta di un impegno di spesa di 487 milioni di euro destinati per il completamento degli interventi infrastrutturali nel settore stradale.

Il finanziamento di 487 milioni di euro, avverrà attraverso la riduzione delle autorizzazioni di spesa per il trasporto pubblico locale. In particolare il Governo

non assegna nuove risorse finanziarie ma, per completare dei lavori in corso precarizza ulteriormente il trasporto pubblico, in gestione diretta o in concessione.

Per opportuna conoscenza si riporta, nella versione integrale, il comma 3 dell'articolo 2 della legge 194/1998: " 3. Per le finalità di cui all'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662, e le aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitali ed interessi, complessivamente determinati dai limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato per lire 70 miliardi per l'anno 1999 e lire 70 miliardi a decorrere dall'anno 2000. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvede a derogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le relative quote di ammortamento.

**A CURA DI RENATO BIFERALI RESPONSABILE
OSSERVATORIO GRANDI INFRASTRUTTURE
DELLA CGIL NAZIONALE**