

COMMENTO ALLA LA LEGGE DI CONVERSIONE DEL DECRETO LEGGE 12 SETTEMBRE 2014, N. 133 “SBLOCCA ITALIA”,

La legge di conversione del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 “Sblocca Italia”, anche se nell’iter di approvazione sono state apportate varie modifiche –soprattutto all’art. 1-, ha mantenuto l’impianto originario, sia per quanto attiene alla figura del Commissario e le quantità delle risorse finanziarie, annualmente, messe a disposizione e sia per i tempi di cantierabilità delle opere.

Premesso che il presente lavoro affronta le problematiche concernenti le infrastrutture strategiche e le relative disposizioni contenute agli articoli 1, 2 e 3.

Il Quadro finanziario:

A) Con l’art. 1 si anticipa la cantierizzazione della tratta AV/AC Napoli-Bari e si programma l’avvio dei lavori per la tratta AV/AC Messina-Catania-Palermo.

Per la realizzazione di queste 2 tratte ferroviarie, con la stessa legge, si è proceduto a nominare, l’Amministratore Delegato alle Ferrovie dello Stato, Commissario. Come abbiamo avuto modo di esprimerlo appena uscito il Decreto 133/2014, la CGIL conferma il giudizio fortemente negativo alla nomina dell’AD delle FF SS a Commissario il quale, per la realizzazione delle 2 tratte ferroviarie ha poteri di derogare alle presenti leggi e anche Contratto Istituzionale di Sviluppo per la tratta Napoli-Bari (vedi nota riportata alla fine del comma 1).

B) Il DL 133/2014, per le tratte Ferroviarie AV/AC Napoli - Bari e Messina – Catania - Palermo, non indicava alcun costo preciso (il comma 7 del Decreto 133/2014 così recita” *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*”).

Per ricavare i costi delle 2 tratte ferroviarie, ci siamo avvalsi dei dati riportati nelle schede tecniche dell’AVCP, di quelli delle Delibere CIPE, dell’XI° e XII° Allegato Infrastrutture e dei CIS. Da questi approfondimenti, abbiamo appreso:

- La tratta AV/AC Napoli – Bari ha un costo di 7.166.000.000 di euro e una disponibilità di 3.532.000.000 di euro. Dati ricavati dal CIS, firmato il 2 agosto 2012, (vedi nota riportata in fondo al comma 2 dell’art. 1);
- Per la tratta ferroviaria Messina – Catania – Palermo, il XII° Allegato Infrastrutture, indica un costo di 5.121.000.000 di euro mentre, le risorse mancanti per il completamento sono 3.621.000.000 di euro ([pag. 9 XII° Allegato Infrastrutture](#)).

Per le due tratte sopra riportate i costi complessivi assommano a 12.287.000.000 di euro mentre, le risorse economiche disponibili sono 5.032.000.000 di euro (pari al 40,95% del costo complessivo).

A riguardo delle opere strategiche per il Sud e considerato che l’art. 1 comma 7 della presente legge stabilisce: *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. Il successivo comma 10 dispone: “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 Rete ferroviaria italiana e il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti» deve essere approvato con decreto Infrastrutture-Economia....”* . possiamo concludere che alla data attuale e per i prossimi

mesi, le opere della tratta ferroviaria Napoli – Bari, saranno finanziate attraverso le disponibilità che saranno allocate nel Contratto di programma, sopra richiamato.

In altre parole, alla data attuale non ci sono disponibilità finanziarie! E i 3.532.000.000 indicati dal CIS 2 agosto 2012 dove sono? E il 1.653.600.000 euro, assegnati dalla Delibera CIPE 3 agosto 2011, n. 62 (periodo 3)?

Infine, riteniamo importante la norma di cui al comma 8-bis dell'art. 1 la quale dispone: ***“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.”***

Confermiamo importante, come scritto nella nota riportata dopo il comma 9 ma, allo stesso tempo limitata alla sola tratta ferroviaria Napoli – Bari. Nemmeno l'altra tratta ferroviaria, la Messina – Catania – Palermo, potrà beneficiare di questa norma.

Al contrario, Riteniamo necessario, chiedere, per tutte le grandi infrastrutture, che rientrano o sono asservite ai Corridoi europei (TEN-T), l'estensione delle disposizioni di cui al precedente comma 8-bis ([LINK per i nuovi Corridoi europei](#))

Per quanto riguarda le fonti di finanziamenti destinate alla realizzazione delle opere elencate al comma 2 dell'articolo 3, attraverso revoche di finanziamenti (39+11 milioni di euro) o riduzioni di spesa (3,840 milioni di euro), rimane invariato il tetto di 3.890.000.000 di euro che saranno erogati dal 2014 (26 milioni di euro) al 2020. Quindi, la massa delle risorse finanziarie rimane pressoché identica anche se non sono stati allocati i 39 milioni di euro di cui al comma 1-bis.

Pertanto, la questione non è tanto sul volume dei finanziamenti, bensì sulla loro provenienza e la dilatazione nel tempo (2014 – 2020).

Per quanto riguarda la provenienza, la consistenza di 3.840.000.000 di euro sono riduzioni di spese in conto capitale (per infrastrutture prioritarie). Si tratta di risorse finanziarie, in massima parte, già programmate o, addirittura, attribuite (è chiaro che fino a quando non sarà adottata la Delibera di assegnazione di un finanziamento e la Delibera non sarà registrata dalla Corte dei Conti, il finanziamento è un finanziamento “fantasma”).

La restante parte (11+39) sono revoche di finanziamento. Revoche ad opere che nei tempi prescritti non sono state appaltate.

Conclusioni Quadro finanziario.

1) I 3.890.000.000 euro, sono risorse economiche già in “cassa” in quanto trattasi di revoche o riduzioni di finanziamenti già o previsti o programmati ([V. scheda sintesi riduzioni spesa e revoche](#)).

La tratta Napoli – Bari ancorché con consistente dotazione finanziaria i lavori saranno pagati attraverso le risorse economiche di cui al Contratto di programma MIT - RFI.

La tratta ferroviaria Messina – Catania – Palermo, anch'essa con una sua dotazione finanziaria, sarà appaltata e i lavori saranno liquidati rispetto le liquidità dello stesso Contratto di programma.

Dalla nostra analisi, non si intravedono, nel breve periodo, per le opere di cui agli articoli 1 e 3, cospicui finanziamenti capaci di generare un circuito virtuoso capace di mettere insieme un MIX di finanziamenti, pubblico-privato, in grado di “Sbloccare l'Italia” dall'impasse in cui si trova.

Il Quadro di previsione dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la tratta AV/AC Napoli-Bari, prima del Decreto 133/2014, l'articolazione per l'avvio dei lavori, secondo i dati del MIT, era così stabilito:

- II° lotto Frasso – Vitulano, la gara nel mese di gennaio 2006 e l'inizio dei lavori dicembre 2017;

- 1° lotto Canello- Frasso Telesino, l'inizio dei lavori era previsto nel mese di dicembre 2013 e la loro conclusione nel mese di marzo 2019;
- Raddoppio Apice – Orsara, la gara d'appalto era prevista nel mese di giugno 2014, l'inizio dei lavori nel mese di febbraio 2015 e la loro completamento nel mese di marzo 2021.

Il comma 2 della legge di conversione del DL 133/2014

Prevede che il Commissario, **entro il 31 ottobre 2015 provvede all'approvazione dei relativi progetti** e, con procedure di deroga, dovrà bandire le gare d'appalto e accelerare l'avvio dei lavori.

Per la tratta ferroviaria Messina - Catania - Palermo, antecedente al Decreto Legge 133/2014 non ci sono i dati come per la tratta Napoli - Bari per questo, il riferimento certo è il comma 9 dell'articolo 1 il quale stabilisce: "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."

Quindi, il Commissario, come sopra riportato **entro il 31 ottobre 2015 provvede all'approvazione dei relativi progetti** e, con procedure di deroga, dovrà bandire le gare d'appalto e accelerare l'avvio dei lavori.

L'articolo 2 enuncia semplificazioni per le infrastrutture strategiche in concessione. La norma dovrebbe Accelerare la cantierizzazione dell'Asse autostradale "Orte, Perugia, Rimini, Mestre, Venezia.

L'articolo 3

Il comma 1, allo scopo di non fermare i lavori in corso o al perfezionamento degli atti contrattuali, come riportato al capitolo "Il quadro finanziario", è dedicato ad incrementare il fondo di cui all'art. 18 della legge 9 agosto 2013, n. 98.

Il comma 2, individua un pacchetto di 30 interventi articolato in lettere: a), b) e c), con tempi contingentati, con la "tagliola" di revocare il finanziamento ivi allocato, spostandolo alle opere elencate al successivo comma 6. Le opere, i tempi e i finanziamenti sono così disposti:

Let. a) In questo comparto sono elencate 5 opere le quali, pena la revoca del finanziamento, devono essere **cantierabili** entro il 31 dicembre 2014. A questo gruppo di opere sono indicate risorse finanziarie per **338 milioni di euro**;

Let. b) In questo comparto sono elencate 9 opere le quali, pena la revoca del finanziamento, devono essere appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e **cantierabili** entro il 30 giugno 2015. A questo gruppo di opere sono indicate risorse finanziarie per **1.088.000.000 di euro**;

Let. c) In questo comparto sono elencate 16 opere le quali, pena la revoca del finanziamento, devono essere appaltabili entro il 30 aprile 2015 e **cantierabili** entro il 31 agosto 2015. A questo gruppo di opere sono indicate risorse finanziarie per **2.543.000.000 di euro**.

Conclusioni.

Riguardo ai tempi contingentati come riportati alle suesposte Let. a), b) e c), noi ci auguriamo che questi possono essere rispettati anche se, dagli approfondimenti fatti all'XI° e XII° Allegato alle Infrastrutture (V. gli appositi LINK) nutriamo seri dubbi giacché, per molti interventi riportati nel XII° Allegato, abbiamo riscontrato una situazione identica a quella dell'anno precedente. A questo, dobbiamo aggiungere che ci troviamo in prossimità della fine dell'anno 2014 e ancora non sono stati adottati i Decreti attuativi.

In merito a quanto sopra, confermiamo la nostra richiesta-proposta di istituire, con la partecipazione delle OO.SS, e le Associazioni Imprenditoriali, una “Cabina di regia”, per monitorare la realizzazione del programma “Sblocca Italia” e tempestivamente intervenire per rimuovere gli ostacoli che eventualmente si dovessero contrapporre.

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