

Il capitolo 8222 “*Spese funzionamento attività inerenti a programmazione e realizzazione del sistema di trasporto denominato Autostrade del mare*” è utilizzato per corrispondere le spettanze alla società RAM S.p.A. per le attività compiute in attuazione di quanto previsto dalla Convenzione tra il Ministero e la Società Sviluppo Italia S.p.A. del 10 agosto 2004, che disciplina i reciproci rapporti per il conseguimento degli obiettivi e la realizzazione delle attività inerenti al programma Autostrade del mare, sulla base dello stanziamento di 10 milioni di euro previsto dalla legge n. 311 del 31 dicembre 2004 (Legge Finanziaria 2005). Tale convenzione prevede che il pagamento del corrispettivo avvenga per *tranches*, previa presentazione di rendicontazione delle attività realizzate, per cui per l’anno in questione si è provveduto a pagare una prima tranche di 1.500.000,00 euro ed una seconda di 1.776.180,00 euro.

In particolare, tale finanziamento serve a sostenere l’impegno della società RAM S.p.A., che ha per oggetto le attività di promozione e sostegno all’attuazione del sistema integrato di servizi di trasporto denominato “Programma Autostrade del Mare” previsto dal Piano generale dei trasporti approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 gennaio 2001 e successive modificazioni ed integrazioni. La società RAM S.p.A., infatti, agisce quale struttura operativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in tale qualità può svolgere ogni altra attività connessa alla realizzazione del sistema integrato di servizi di trasporto.

Programma: Contratto di programma con Rete Ferroviaria Italiana – R.F.I. Monitoraggio investimenti.

Sul fronte degli investimenti, è stato completato l’iter, presso il CIPE e le competenti Commissioni parlamentari, del quarto Addendum al Contratto di programma mentre, a settembre, è stato inviato il Piano delle Priorità di Investimento (PPI), sempre per l’esame del CIPE. Con tale Piano, come è noto, sono individuati gli interventi prioritari per la formazione della legge finanziaria, per poi procedere alla definizione del nuovo Contratto di programma 2006 – 2010.

Tuttavia, i vincoli di finanza pubblica, che hanno determinato una sostanziale riduzione delle assegnazioni per gli investimenti e la necessità espressa dal Ministero dell’economia e delle finanze di rivedere i meccanismi di trasferimento delle risorse per il Contratto di programma, hanno determinato la necessità di una revisione del quarto Addendum e la sospensione da parte del CIPE del parere sul Piano delle Priorità di Investimento (PPI) e della definizione del nuovo Contratto di programma.

In tale contesto il CIPE ha approvato, nel mese di dicembre 2005, la proposta del Ministero di garantire, entro i limiti delle risorse disponibili, la continuità del Contratto di programma 2001 - 2005, nelle more della definizione del nuovo, dando mandato al Ministero stesso di rimodulare il quarto Addendum con priorità agli interventi relativi alla sicurezza.

In tal modo, nelle more della definizione degli atti di cui sopra, sarà possibile garantire la continuità delle attività in corso relative alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ed agli interventi riguardanti l’installazione delle tecnologie per la sicurezza (Sistema di Controllo della Marcia Treno e Sistema di Supporto alla Condotta).

Riguardo al monitoraggio degli investimenti, è stata presentata al CIPE la consueta relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione degli investimenti previsti nei Contratti di programma ed è stato elaborato un documento di sintesi della relazione stessa, avente lo scopo di evidenziare i dati di maggiore rilievo e le principali criticità.

Per corrispondere alla richiesta delle competenti Commissioni parlamentari di avere un aggiornamento trimestrale sull’andamento degli investimenti del gestore dell’infrastruttura,

euro 52.895.589,41, sul capitolo 2054 “*Contributi a favore delle imprese armatoriali per la riduzione degli oneri finanziari relativi a lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale*”, e 67, pari ad euro 37.147.912,24, sul capitolo 2057 “*Contributo alle imprese armatoriali per l’abbattimento degli oneri finanziari relativi ad investimenti navali*”.

espressa in occasione del parere sul terzo Addendum al Contratto di programma, è stato reso pienamente operativo l'accesso da parte del Ministero al sistema informativo di R.F.I. relativo agli investimenti ed è stato messo a punto lo schema di *report* trimestrale da inviare alle Camere.

E' stato inoltre condotto uno studio per l'organizzazione delle attività di specifico monitoraggio degli investimenti sul sistema AV/AC (alta velocità/alta capacità).

Programma: Contratto di servizio con Trenitalia S.p.A..

Il contesto del Contratto di servizio è alquanto articolato: da un lato, il Ministero ha applicato la clausola di continuità del Contratto 2000-2001, atteso che il Contratto 2002-2003 non è mai stato ratificato (in assenza del richiesto parere dal Ministero dell'economia e delle finanze sull'applicazione dell'IVA); dall'altro, l'attuale contesto normativo comporta la necessità di rivedere i contenuti del Contratto stesso.

Nel 2004 l'Amministrazione aveva scelto di operare in due direzioni: rivisitazione dei contenuti del Contratto di servizio mirato ai passeggeri per sanare il pregresso e regolamentare la materia fino al 2005 e verifica, con il coinvolgimento dell'Ufficio Affari Internazionali, della compatibilità con le regole comunitarie per procedere alla stipula di un Contratto di servizio mirato alle merci e compatibile con i contributi di cui all'art. 38 della legge n. 166 del 2002.

Riguardo al contratto di servizio passeggeri, una volta pervenuto il parere sull'applicazione dell'IVA, è stata messa a punto una bozza di contratto per il periodo 2004 - 2005 sulla quale il CIPE, si è espresso favorevolmente nella seduta del 3 dicembre 2005, che rappresenta un notevole passo avanti, dal momento che sono state introdotti alcuni vincoli per l'impresa ferroviaria in relazione alla qualità dei servizi.

Per quanto concerne l'istruttoria relativa al Contratto di servizio mirato alle merci, è stata messa a punto una bozza che prevede, fra l'altro, il sostegno al trasporto merci da e per le isole maggiori e l'inoltro a destino delle merci nei terminali interni alle isole stesse e per la quale si prevede l'invio al CIPE all'inizio del 2006.

Concorrenza nei mercati dei servizi di trasporto ferroviario.

L'«Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari» del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, istituito con il d.P.R. del 2 luglio 2004, n. 184 (comma 4 dell'art. 16) ai sensi dell'art. 37 del d.lgs. 8 luglio n. 188, svolge le attività di vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza nei mercati dei servizi di trasporto ferroviario ed interviene come istanza d'appello, fermo restando la possibilità del sindacato giurisdizionale.

Tra i compiti istituzionali dell'Ufficio di particolare rilievo è quello riguardante le decisioni in relazione ad atti ed attività degli operatori del settore, con particolare riferimento al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che abbiano dato luogo a trattamenti ingiusti, discriminatori o comunque pregiudizievoli per altri operatori ferroviari.

L'Ufficio ha adottato, in data 20 gennaio 2006, la decisione prot. n. 18 del 2006, relativa al ricorso presentato in data 3 novembre 2005 da 5 imprese ferroviarie avverso alcuni provvedimenti di RFI S.p.A. - del 2004 e del 2005 - con i quali il gestore dell'infrastruttura ha comunicato, per alcune linee ferroviarie, la revoca dello sconto sul pedaggio di cui al d.m. 22 marzo 2000 n. 44/T.

L'Ufficio, valutate le risultanze istruttorie e la normativa che disciplina la materia, si è formato il convincimento che l'eliminazione dello sconto temporaneo sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fosse ingiusto ed illegittimo e di conseguenza ha emesso la decisione di cui trattasi, con la quale sono stati considerati illegittimi i provvedimenti di RFI S.p.A., che hanno disposto la revoca dello sconto e si fa obbligo a RFI S.p.A. di ripristinare lo sconto e di continuare ad applicarlo fino al realizzarsi delle condizioni previste dal citato d.m.

22 marzo 2000 n°44/T, ovvero fino ad un'eventuale modifica della disciplina che regola l'erogazione dello sconto di cui trattasi.

Rete Ferroviaria Italiana ha presentato ricorso al TAR ex art. 23 bis legge n. 205 del 2000, con richiesta di sospensiva, notificato il 17 marzo 2006, per l'annullamento della decisione dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ed il TAR del Lazio nella seduta del 20 aprile 2006 ha adottato l'ordinanza con la quale ha respinto la domanda incidentale di sospensione.

La decisione di cui sopra è cenno viene segnalata in quanto è il primo provvedimento del genere in Italia e rappresenta – indipendentemente dagli esiti del ricorso – una importante novità nel panorama delle complesse articolazioni delle competenze riguardanti il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario nel nostro Paese.

Macromissione 4: vigilanza costiera e polizia marittima.

La realizzazione dei programmi ascrivibili alla Macromissione in argomento rientra nell'attività delle Capitanerie di porto.

Si riportano qui di seguito i dati forniti dal Comando generale.

Il Comando ha fatto presente che per l'esercizio finanziario 2005, a fronte di una richiesta di aumento dello stanziamento iniziale di circa 14 milioni di euro, per spese riferite a consumi intermedi, sono stati concessi soltanto 1,2 milioni di euro in più. Inoltre, per talune tipologie di spese, peraltro prioritarie (ad esempio, la gestione e la manutenzione dei mezzi aeronavali), i relativi stanziamenti sono stati ridotti, rispetto al 2004, per oltre 4,2 milioni di euro.

Conseguentemente, a causa di un *deficit* budgetario di circa 17 milioni di euro, l'Amministrazione ha dovuto procedere ridimensionando gli obiettivi da conseguire nel 2005, ricorrendo a prelevamenti dal fondo per le spese impreviste (9,8 milioni di euro) e, a fine esercizio, a riassegnazioni delle spese sostenute per conto terzi (3,2 milioni di euro). Le rimanenti necessità sono state soddisfatte utilizzando parzialmente il fondo *security*, destinato dalla Legge Finanziaria 2005 alle nuove e maggiori attività affidate al Corpo in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti delle minacce terroristiche.

Anche i finanziamenti in conto capitale hanno registrato un taglio di 1,4 milioni di euro, al quale si sono aggiunte le mancate riassegnazioni dei rimborsi U.E., concernenti spese già sostenute dal Comando e ammesse a cofinanziamento comunitario per la realizzazione di progetti finalizzati al controllo sulla filiera di pesca.

Programma: Ricerca, soccorso e assistenza in mare.

Al fine di migliorare l'efficienza e la prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso e assistenza in mare, nel 2005 è in fase di ultimazione il programma di acquisizione della componente aeronavale del Corpo, ai sensi della legge n. 413 del 1998, con l'assegnazione delle nuove unità navali e la riassegnazione di quelle già consegnate.

Oltre all'attività prettamente contrattuale, sono state assunte iniziative ai fini della migliore manutenzione dei mezzi in esercizio, soprattutto della componente aerea, e con particolare riguardo al profilo della sicurezza, e per la costante preparazione professionale e specialistica del personale, quest'ultima raggiunta anche attraverso frequenti esercitazioni periodiche.

Sotto il profilo prettamente operativo, sono risultate:

- 5.135 operazioni di soccorso e assistenza;
- 4.984 missioni SAR (ricerca e soccorso) effettuate da mezzi aeronavali;
- 20.208 persone soccorse/assistite (di cui 13.143 immigrati clandestini);
- 2.495 navi assistite;
- 127.382 miglia percorse per ricerca e soccorso dalla componente navale;
- 297 ore di volo per ricerca e soccorso eseguite dalla componente aerea;

- 494 missioni aeronavali per trasporto ammalati e traumatizzati.

Programma: Miglioramento della sicurezza del trasporto marittimo.

Al fine di effettuare i controlli di sicurezza sulle navi straniere (*port state control*), nel 2005 le ispezioni effettuate sono state 2.361, pari ad oltre il 36 per cento delle navi arrivate. L'Amministrazione evidenzia che la normativa internazionale fissa, a tale riguardo, il limite minimo del 25 per cento. In tal modo, l'Italia si colloca al primo posto tra i Paesi della U.E. per controlli a bordo del naviglio mercantile. A seguito di tali controlli, sono stati emessi 226 provvedimenti di "fermo nave" e 27 di "nave bandita", vale a dire di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.O.U. (*Memorandum of Understanding*).

Per ciò che concerne i controlli in materia di traffico mercantile, su un totale di 61.600 unità iscritte nei registri nazionali del naviglio, sono state eseguite 43.335 verifiche a bordo e ai documenti di bordo: gli atti certificativi complessivamente rilasciati risultano pari a 12.289, contro gli 11.000 preventivati. Si evidenzia, inoltre, che su 449.887 navi da traffici e di linea arrivate nel 2005, sono stati registrati ben 413.556 interventi del personale del Corpo.

Infine, con riguardo al sistema V.T.S. (*Vessel Traffic Service*), che consente il monitoraggio del traffico marittimo attraverso sofisticati sistemi elettronici e informatici, nel 2005 è stata completata l'attivazione di tutti i siti consegnati al Comando. Invece, per ciò che concerne la formazione del personale, questa è stata conseguita solo per il 38 per cento (98 militari sui 260 previsti), a causa soprattutto della sensibile riduzione dei fondi sul pertinente capitolo di spesa.

Programma: Vigilanza delle coste.

Vigilanza contro l'immigrazione clandestina. Per quel che concerne l'attività di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare, la stessa è stata effettuata dalla Guardia costiera in collaborazione e in avvicendamento con il Gruppo navale della Marina militare. Nel 2005, sono stati intensificati i controlli lungo le coste particolarmente interessate dal fenomeno e, sotto il coordinamento del Ministero dell'interno, sono state effettuate – congiuntamente con i mezzi delle forze di Polizia italiana e di altri Paesi europei – azioni di pattugliamento delle coste per prevenire gli esodi dall'area magrebina. In tali occasioni sono state perlustrate complessivamente aree di mare per oltre 250 mila miglia e fermati 791 clandestini. Nello stesso periodo sono stati soccorsi 13.143 clandestini e 171 imbarcazioni utilizzate per il trasporto illecito. Le missioni aeronavali di vigilanza per flussi immigratori sono state 5.917.

Vigilanza contro gli abusi sul demanio marittimo. Anche in tale campo è stata svolta dalle unità periferiche del Comando un'attività preventiva e repressiva. In particolare, sono stati effettuati controlli preventivi finalizzati alla verifica del rispetto dei titoli concessori e sono state eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive o di abusivo ampliamento di concessioni esistenti. Tale attività è stata spesso predisposta di concerto con l'autorità giudiziaria e le amministrazioni e le forze di polizia locali. Le ispezioni e i controlli effettuati a terra sono stati 193.062 (38.200 in più rispetto al 2004), mentre le missioni eseguite dalle unità aeronavali sono state 7.376 (1.226 in più del 2004).

Controlli sull'osservanza delle ordinanze marittime in materia turistico-balneare. Per quanto concerne la tutela dei bagnanti, i risultati sono di seguito riportati:

- 82.377 sopralluoghi del personale sulle spiagge;
- 41.480 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari, con 571 bagnanti soccorsi dagli equipaggi delle unità navali del Corpo;

- 2.184 illeciti amministrativi rilevati per inosservanza delle ordinanze balneari;
- 29 sequestri penali eseguiti in materia e 45 notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria.

Inoltre, nell'ambito del programma "Spiagge sicure", nel periodo estivo sono state soccorse e assistite 1.723 persone.

Controlli preventivi sulla navigazione da diporto. In tale ambito è stata privilegiata un'azione di vigilanza e prevenzione sui comportamenti pericolosi per l'incolumità dei bagnanti e degli utenti del mare in genere. Tali azioni si sono concretizzate in 58.929 controlli effettuati in mare dalle motovedette, con 3.402 infrazioni rilevate, e 94.096 controlli a terra eseguiti dal personale militare, con 1.294 infrazioni rilevate.

Sempre in tema di navigazione da diporto, si segnalano:

- 2.098 unità da diporto soccorse/assistite;
- 5.438 diportisti soccorsi/assistiti;
- 218 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto;
- 20 notizie di reato trasmesse all'Autorità giudiziaria;
- 14 sequestri penali e 499 sequestri amministrativi eseguiti;
- 20.438 patenti nautiche rilasciate e 105 revocate.

Legge obiettivo

Si indicano qui di seguito i principali interventi di preminente interesse nazionale previsti dalla legge-obiettivo, corredati da una breve descrizione ed aggiornati alla fine del 2005.

OPERE STRADALI

Salerno Reggio Calabria

Soggetto Aggiudicatore: ANAS SpA

I lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria avviati nel periodo 1997/2002 riguardavano 32 lotti per circa 200 Km. Ai fini del completamento dell'ammodernamento, i lavori sono stati suddivisi in 6 macrolotti da affidare a contraente generale ai sensi dell'articolo 9 del d.lgs.n. 190 del 2002, 4 lotti da affidare mediante appalto integrato e un lotto di rinaturalizzazione e completamento.

Con la delibera 96/02 del 31 ottobre 2002 il CIPE ha concesso un finanziamento di 700 milioni di euro, da assegnare al 1° megalotto dal km 53+800 al Km 82+330. Il 1° megalotto è stato affidato al Contraente Generale (C.M.C. Cooperativa Muratori e Cementisti) il 17 ottobre 2003 e la fine dei lavori è prevista per il 16 ottobre 2006.

Con la delibera n. 14 del 2004 del 27 maggio 2004 il CIPE ha assegnato un finanziamento di 1.193 milioni di euro al 2° megalotto della Sa-Rc dal Km 393+500 svincolo Gioia Tauro escluso al Km 423+300 svincolo Scilla escluso (5° maxilotto); a giugno 2004 ANAS ha consegnato i lavori al Contraente Generale e la fine dei lavori è prevista per l'11 aprile 2008. A seguito dell'approvazione della ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate (FAS), finalizzati all'accelerazione del primo programma delle Infrastrutture Strategiche, avvenuta nella seduta del 29 settembre 2004, il CIPE, nella seduta del 20 dicembre 2004, ha approvato il finanziamento di 572,02 milioni di euro, a valere sui fondi FAS, a completamento della copertura del 3° megalotto della Salerno-Reggio Calabria dallo svincolo di Scilla incluso al Km 442+920, il cui costo è di 674,98 milioni di euro, mentre per la restante quota di 102,96 milioni sarà utilizzato il ribasso del 1° megalotto. Il progetto comprende quattro lotti per una estesa complessiva di circa 20 km e prevede l'adeguamento dell'asse autostradale al tipo 1° delle norme CNR 80.

Per il 2005-2006 è stato ammesso al finanziamento l'importo di 1110,1 milioni di euro, relativamente al tratto dal Km 393+500 svincolo Gioia Tauro.

*Roma Grande Raccordo Anulare**Soggetto Aggiudicatore: ANAS S.p.A.*

L'intervento consiste nella realizzazione della 3^a corsia sul quadrante nord-ovest del G.R.A. e, in particolare, interessa il tratto compreso tra le uscite Aurelia e Flaminia. Il costo complessivo dell'intervento è di 613,07 milioni di euro e con delibera CIPE 107/2002 del 29 novembre 2002 è stato concesso un finanziamento di 392,2 milioni di euro a completamento delle risorse già disponibili per l'intera copertura finanziaria.

L'opera è attualmente in fase di realizzazione, con una previsione di ultimazione dei lavori per la fine del 2006. Gli importi finora liquidati ammontano a 210 milioni di euro. Su 18 km, 14 sono già fruibili, nel corrente mese di gennaio: si tratta, precisamente, del tratto tra lo svincolo Aurelia e Selva Candida (l'ANAS stima già da oggi una sensibile diminuzione delle code e la riduzione del 30 per cento dei tempi di percorrenza del G.R.A., sul quale sono stati stimati sino a 160 mila passaggi al giorno). E' stata posta grande attenzione alla sicurezza: infatti, su tutta la terza corsia la pavimentazione è stata realizzata in modo da evitare il fenomeno dell' *aquaplaning*. Il tratto ancora mancante, poco più di 4 chilometri, tra via Trionfale e la valle della Crescenza, compresi il lotto in corrispondenza dello svincolo della statale Flaminia e il nuovo ponte sul Tevere, verrà aperto al traffico entro il 2006.

*Passante di Mestre**Soggetto Aggiudicatore: ANAS S.p.A.*

Nella seduta CIPE del 7 novembre 2003, è stato approvato il progetto preliminare per un costo totale di 750 milioni di euro e concesso un finanziamento di 113,4 milioni, ad integrazione dei fondi disponibili, pari a 635,6 milioni. Il 30 aprile 2004 è stato stipulato il contratto di appalto di contraente generale con l'ATI Impregilo ed altri per la progettazione e l'esecuzione dei lavori. Il 20 settembre 2004 il Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo: da tale data decorrono i 1320 giorni contrattualmente previsti per l'ultimazione dell'opera (maggio 2008).

OPERE FERROVIARIE*Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole**Soggetto Aggiudicatore: RFI S.p.A.*

Il nodo ferroviario di Genova è interessato da nuovi interventi infrastrutturali e adeguamenti tecnologici delle linee esistenti, volti ad attuare la specializzazione dei flussi di traffico; tale specializzazione consiste nel separare i flussi merci e passeggeri a lunga percorrenza da quelli locali e a carattere metropolitano, distribuendoli su direttrici preferenziali. L'obiettivo finale che si intende conseguire con tali interventi è di far fronte a una domanda di trasporto sempre più alta, che già oggi sta mettendo in difficoltà la circolazione nel Nodo di Genova, soprattutto nel settore merci e metropolitano. Il costo dell'opera è di 623,6 milioni di euro, di cui disponibili 10,8 mentre il rimanente è richiesto al Piano di priorità degli investimenti del 2004 di Rete Ferroviaria Italiana, a valere sulla finanziaria 2005.

Attualmente, è stata conclusa la relativa istruttoria sulla progettazione definitiva che è stata inoltrata al preCipe del 24 gennaio 2006 per la relativa approvazione.

Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi

Soggetto Aggiudicatore: TAV SpA

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova linea ad alta capacità tra la Liguria ed il Piemonte, collegata alle linee storiche attraverso le connessioni, a sud, con il nodo di Genova e, a nord, con la linea Torino-Genova presso Novi Ligure e con la linea Alessandria-Piacenza in direzione Milano presso Tortona, per una lunghezza complessiva di 54 km circa, di cui 39 in galleria. Mira, in particolare, a superare la saturazione delle linee esistenti, inadeguate ad assorbire le quote aggiuntive di traffico merci, con conseguente perdita di quote di mercato da parte del porto di Genova, e ad ovviare, altresì, all'ormai prossima saturazione delle linee passeggeri.

Il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare per un importo di 4.719 milioni di euro.

In sede istruttoria è stata evidenziata, soprattutto dalle due regioni interessate, la necessità di un anticipo della realizzazione di interventi di viabilità e di cantierizzazione rispetto all'avvio dell'intera opera di valico, unitamente a studi ed indagini preliminari e all'escavazione di cunicoli esplorativi. Tali opere propedeutiche ridurrebbero l'impatto sul territorio e consentirebbero, tra l'altro, di anticipare il completamento dell'opera di due anni rispetto alla prevista data del 2013.

Il CIPE ha disposto che, data la particolare urgenza nell'adempimento dell'avvio dei lavori propedeutici dell'asse alta velocità/alta capacità Milano-Genova e nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture S.p.A. (ora fusa per incorporazione nella Cassa depositi e prestiti)⁸, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A.) dovrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti-ponte con il sistema bancario, fino ad un massimo di 319 milioni di euro, che saranno estinti non appena sarà disponibile la provvista necessaria.

La realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio COCIV sulla base dei rapporti instaurati con la convenzione stipulata il 16 novembre 1992 dalla TAV S.p.A.

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. Nella seduta del 3 agosto 2005 il CIPE ha approvato l'incremento del costo del progetto preliminare di 148 milioni di euro, causa aggiornamento monetario. Il 20 settembre 2005 l'istruttoria ed è stata inoltrata al preCIPE del 20 dicembre 2005 per la relativa approvazione; il costo dell'opera equivale ora a 4.979 milioni di euro con tempi di completamento previsti intorno al 2012-2013.

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste): linea AV/AC Milano-Verona

Soggetto Aggiudicatore: TAV SPA

La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. collegante Treviglio (Milano) e Verona, ha una lunghezza di circa 112 km sul corretto tracciato e fa parte delle Reti Trans europee (TEN-T). E' interconnessa alla linea storica Treviglio, Brescia e Verona con tratti di linea a doppio binario di ulteriori 28 km circa. Interessa la regione Lombardia (province di Milano, Bergamo e Brescia) e la regione Veneto (provincia di Verona). Viene realizzata in affiancamento a infrastrutture future od esistenti: autostrada Mi-Bs (per 43 km), autostrada

⁸ Ai sensi dell'art. 1, comma 79 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006) la società Infrastrutture S.p.A. è stata fusa per incorporazione con effetto dal 10 gennaio 2006 nella Cassa depositi e prestiti società per azioni, la quale ha assunto tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture S.p.A., incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali.

SP19 (per 17 km), Autostrada A4 (per 34 km), linea storica Mi-Vr (per 13 km). Il costo dell'opera è di 4.720 milioni di euro, esclusi gli oneri per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e ambientale. La realizzazione è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio CEPAV 2.

Nella seduta del 5 dicembre 2003, il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare e inoltre ha disposto che, data la particolare urgenza nell'adempimento dell'avvio dei lavori propedeutici dell'asse AV/AC Milano-Verona e nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture S.p.A. (come detto ora fusa per incorporazione nella Cassa depositi e prestiti), al fine anche di assicurare la continuità necessaria al finanziamento dell'asse predetto, TAV S.p.A., anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. o della concedente RFI, potrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti-ponte con il sistema bancario, fino ad un massimo di 576 milioni di euro, al netto dell'IVA, che saranno estinti non appena sarà disponibile la provvista necessaria.

Frejus: nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione (parte comune)

Soggetto Aggiudicatore: LTF sas

La parte comune della sezione internazionale del nuovo collegamento Torino-Lione, di 72 km circa, comprende il tunnel di base, costituito da due “canne ferroviarie a semplice binario”, di lunghezza pari a 53 km circa; il tracciato della tratta italiana è costituito da una parte del tunnel di base, tra il confine di Stato e l'imbocco in territorio italiano, da un breve attraversamento in viadotto della Val Cenischia, della lunghezza di circa 1 km, da una galleria di circa 12 km (tunnel di Bussoleno, con le medesime caratteristiche del tunnel di base) e da una tratta allo scoperto di circa 4,5 km nella piana di Bruzolo fino alla connessione con la linea storica Torino-Modane. Il costo della parte comune St. Jean de Maurienne-Bruzolo è quantificato in 6.957 milioni di euro e l'esatta ripartizione del costo tra Italia e Francia sarà determinata con apposito accordo, con il quale verrà definito anche il soggetto o i soggetti aggiudicatori.

L'opera è inserita nella lista dei progetti prioritari delle Reti Transeuropee (TEN-T).

METROPOLITANE

Napoli metropolitana: collegamento linea Alifana – linea 1 metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinola) linea C5

Soggetto Aggiudicatore: Ferrovia Alifana Benevento Napoli S.r.l.

L'intervento interessa una vasta area ad alta intensità abitativa, comprendente il bacino dell'Agro Aversano che, estendendosi verso sud, s'innesta nell'area metropolitana di Napoli e si snoda per Km 10,3, toccando i centri abitati di Aversa, Giugliano in Campania, Mugnano-Melito e Piscinola. Il tronco ferroviario dell'Alifana interscambia con il sistema della mobilità napoletana in corrispondenza dei nodi di Piscinola e di Piazza Garibaldi e l'inserimento dell'ultimo tratto dell'Alifana stessa nell'anello della linea “1” della metropolitana consente l'integrazione tra i due sistemi, con notevoli vantaggi per i viaggiatori e per l'esercente, che potrà gestire una flotta omogenea di veicoli con un unico sistema di manutenzione. Per tale intervento, erano già in corso i lavori relativi alle opere civili, mentre non erano ancora avviate le opere tecnologiche, dotate comunque di progettazione per l'adeguamento agli *standards* metropolitani.

Con la delibera CIPE 111 del 29 novembre 2002, è stato concesso un finanziamento di 90 milioni di euro, ad integrazione delle disponibilità pari a 108,6 milioni, attivando un investimento di 232,4 milioni. L'opera è suddivisa in 2 lotti funzionali, entrambi con lavori in corso.

Nel luglio 2005 è stato inaugurato il primo tratto di 3,2 km Piscinola/Scampia Mugnano. Sono in corso i lavori per i chilometri restanti.⁹

Napoli metropolitana: completamento linea "1" metropolitana di Napoli: Dante-Centro Direzionale

Soggetto Aggiudicatore: Comune di Napoli

L'intervento concerne il completamento della tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale (stazione Centro direzionale esclusa), nonché l'adeguamento di cinque stazioni, secondo un unico progetto funzionale e costruttivo, ed altre opere accessorie. Inoltre, sono previsti due importanti nodi di interscambio in corrispondenza della stazione Municipio e della stazione Garibaldi. La linea, inoltre, quando sarà completata, verrà ad innestarsi nella parte terminale del tronco ferroviario dell'Alifana.

Con la delibera 141 del 27 dicembre 2002, il CIPE ha assegnato, per il triennio 2002-2004, un finanziamento di 125 milioni di euro che, con le risorse disponibili e le risorse aggiuntive a carico del Comune di Napoli, completano la copertura finanziaria dell'intervento per un valore complessivo di 689 milioni. Attualmente, i lavori sono in corso di esecuzione.

Accessibilità metropolitana Fiera di Milano: prolungamento della linea "ML"

Soggetto Aggiudicatore: Comune di Milano

L'intervento concerne il prolungamento della metropolitana "M1" e, più specificatamente, l'estensione della suddetta linea dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho, con un tracciato che si sviluppa per circa 2,1 Km sul territorio dei Comuni di Pero, ove è prevista una stazione intermedia, e di Rho, ove si attesta la stazione capolinea "Rho Fiera SFR-AC" e l'acquisizione di materiale rotabile da utilizzare sulla nuova tratta. Tale intervento assolverà le funzioni di accesso al polo fieristico, nonché le funzioni di interscambio con il servizio ferroviario regionale, con il sistema ferroviario "Alta Velocità/Alta Capacità", con il trasporto pubblico su gomma e con il traffico privato;

Con la delibera CIPE 22 del 27 giugno 2003, è stato assegnato un finanziamento di 110,28 milioni di euro, a copertura dell'intervento complessivo, per far fronte, in particolare, al costo di acquisizione del materiale rotabile, per un importo di 116,05 milioni, di cui 5,7 già disponibili. Attualmente, i lavori sono in corso di esecuzione.

Metropolitana di Roma linea C

Soggetto Aggiudicatore: Comune di Roma

Il progetto complessivo della linea C della metropolitana di Roma attraversa la città lungo la direttrice da nord-ovest a sud-est, partendo dalla zona Tor di Quinto-Vigna Clara e raggiungendo con un ramo il comprensorio universitario di Tor Vergata e, con altro ramo, Pantano, con un'estesa complessiva di 39 Km, di 42 stazioni, un deposito nel comprensorio di Tor Vergata e un deposito-officina a Graniti. La linea è suddivisa in 7 tratte, delle quali la T7 rappresenta l'adeguamento a linea metropolitana di un tratto della ferrovia concessa Roma-Pantano-S. Cesareo, e presenta una diramazione (C1) verso Teano-Colli Aniene-Ponte Mammolo.

La linea si sviluppa a profondità variabile, al di sotto dello strato archeologico, ed è realizzata con due gallerie a singolo binario, con eccezione delle tratte T1 e C1, che presentano una galleria a doppio binario.

Per l'attraversamento del centro storico, saranno realizzate gallerie tali da recepire, al loro interno, anche le banchine di stazione in modo da consentire la realizzazione dell'intera linea

⁹ Sul punto si segnalano le osservazioni contenute nella delibera della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, 28 gennaio 2005, n. 8, indagine sullo stato di attuazione della Legge-obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici.

con il sistema meccanizzato delle TBM¹⁰. Al di fuori del centro storico, sono previsti rilevanti interventi di riqualificazione urbana. Tra le opere integrative e compensative, figurano parcheggi a raso e multipiano, nonché la realizzazione di uno spazio museale sotto via dei Fori Imperiali.

Con la delibera 65 del 1° agosto 2003, il CIPE ha ridefinito il "Tracciato Fondamentale", da Clodio/Mazzini a Pantano, (tratte T2, T3, T4, T5, T6A, T7 e deposito Graniti) ed ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della tratta T2 (Clodio/Mazzini–Venezia), della tratta T3 (Venezia–S.Giovanni) e della tratta T6A (Alessandrino–bivio di Torrenova), mentre non necessitano di approvazione le tratte T4 (S. Giovanni–Malatesta) e T5 (Malatesta–Teano–Alessandrino), dotate di progetto definitivo e di VIA regionale. La stessa delibera ha, inoltre, assegnato un finanziamento di 316 milioni di euro, che completa il finanziamento di un lotto funzionale, per una spesa complessiva di 1.510,36 milioni (di cui 966,28 a carico del finanziamento statale e 544,09 a carico del finanziamento comunale e regionale), rappresentato dalle tratte T3, T4 e T5, ed a coprire il costo delle ulteriori attività di indagini e progettazione definitiva delle altre tratte del "tracciato fondamentale". Tale finanziamento è comunque condizionato: alla sottoscrizione di un secondo atto aggiuntivo all'accordo procedimentale intercorso il 29.5.2002 tra il Ministero, regione Lazio e comune di Roma, poi avvenuta in data 29 luglio 2004; alla redazione, da parte del Comune di Roma, del progetto preliminare delle opere di adeguamento della Ferrovia "Roma-Pantano" a linea metropolitana (Tratta T7) e del deposito-officina Graniti per la definizione degli aspetti patrimoniali e gestionali della ferrovia Roma-Pantano.

Il CIPE ha approvato, con prescrizioni, i progetti preliminari delle opere di adeguamento della Ferrovia "Roma-Pantano" a linea metropolitana (tratta T7) e del deposito-officina di Graniti, nonché il nuovo Quadro Economico Generale del Tracciato Fondamentale, per un costo complessivo di 3.047,42 milioni di euro.

Nel 2005, sono stati invitati dieci partecipanti a presentare una offerta di gara. Il 15 febbraio 2006, Astaldi, in qualità di mandataria e capofila dell'associazione temporanea di imprese con Vianini Lavori, Consorzio Cooperative Costruzioni e Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari, si è aggiudicata la gara in *General Contracting* per la costruzione della linea C, per un valore complessivo di 2,5 miliardi di euro, con un ribasso medio pari al 17,13 per cento. La messa in esercizio di una prima tratta (San Giovanni - Alessandrino) è prevista entro il 2010, mentre il completamento per il 2013. E' stata attivata la procedura per l'approvazione del CIPE del progetto definitivo delle attività propedeutiche agli scavi relativa alle aree attigue alla stazione di Teano, che riveste un ruolo strategico per la realizzazione delle tratte T4 e T5.

ALTRE OPERE

Ponte sullo stretto

Soggetto Aggiudicatore: Stretto di Messina S.p.A.

Il progetto rappresenta l'aggiornamento del progetto di massima del 1992, esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'ottobre 1997: esso recepisce sia le raccomandazioni formulate dal suddetto Consiglio superiore nel voto di approvazione espresso nell'adunanza del 10 ottobre 1997, sia le indicazioni del Comitato tecnico scientifico, istituito a tale scopo dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel febbraio 2002, sia le raccomandazioni degli *advisors* che hanno svolto gli approfondimenti disposti dal CIPE, con la delibera n. 33 del 1999, sia, infine, le ulteriori modifiche resesi necessarie per l'adeguamento alla nuova normativa in materia di sicurezza, di progettazione stradale e di contenuti dello studio di impatto ambientale.

Il progetto in esame conferma la scelta fondamentale del ponte sospeso a campata centrale unica, di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate

¹⁰ Tunnel Boring Machine (TBM), traducibile in italiano "fresa meccanica a piena sezione", più comunemente conosciuta come "talpa".

lateralali comprese, e una larghezza di 60 ml. Il finanziamento dell'opera sarà assicurato, per il 40 per cento, dall'aumento di capitale della società Stretto di Messina, già deliberato dagli azionisti, e, per il rimanente 60 per cento, con finanziamenti da reperire sui mercati internazionali senza garanzie da parte dello Stato. La realizzazione avverrà tramite affidamento a contraente generale e il programma di esecuzione prevede il completamento delle attività, comprese quelle propedeutiche, in sei anni, con inizio dei lavori nel maggio 2005, ultimazione nell'aprile 2011 ed apertura al traffico stradale e ferroviario nel 2012.

Il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare. La realizzazione avverrà tramite affidamento a *general contractor*, il cui bando per la selezione è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e su quella Europea rispettivamente il 15 e 16 aprile 2004.

Il termine per la presentazione delle offerte è scaduta il 25 maggio 2005 e sono state presentate due offerte. Il 13 ottobre 2005 il consorzio guidato da Impregilo S.p.A. si è aggiudicato l'appalto.

L'attuale tempistica per la realizzazione dell'opera prevede i seguenti passaggi:

- il 16 gennaio 2006 è stato firmato il contratto con "Parsons Transportation Group", per l'affidamento dei servizi di *Project Management Consulting*, riguardanti le attività di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari;
- completato lo svolgimento delle procedure di approvazione del progetto definitivo, entro la fine del 2006 dovrebbero essere aperti i primi cantieri;
- dopo sei anni di costruzione, nel 2012, è prevista l'apertura al traffico del ponte.

Il costo aggiornato dell'intera opera è di circa 6.100 milioni di euro.

Dell'importo da progetto, pari a 4,569 miliardi di euro, le attività del *general contractor* messe a gara nell'aprile 2004 valevano 4,425 miliardi di euro. Nell'ottobre 2005, per effetto del ribasso offerto dalla cordata risultata aggiudicataria, questo valore si è ridotto del 12,33 per cento, ed è pari a 3,879 miliardi di euro, consentendo alla Società di aumentare gli accantonamenti per fronteggiare eventuali imprevisti in fase costruttiva.

Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia progetto MO.SE

Soggetto Aggiudicatore: Consorzio Venezia Nuova

Il progetto definitivo comprende tutte le opere previste nell'ambito del Piano per la salvaguardia di Venezia, che dovranno esser realizzate alle bocche di porto e, in particolare, quelle opere che, attraverso le approvazioni intervenute nel corso degli anni e le richieste di integrazione espresse dagli organi istituzionali di indirizzo e controllo, sono state giudicate essenziali per la difesa dei centri abitati dagli allagamenti più frequenti e da quelli eccezionali; in particolare:

- quattro barriere mobili da realizzare alle bocche lagunari di Lido (2), Malamocco e Chioggia;
- conche di navigazione per assicurare, anche ad opere mobili sollevate, il transito delle navi alla bocca di Malamocco ed il transito dei mezzi di sicurezza e delle piccole imbarcazioni attraverso ciascuna bocca lagunare;
- opere complementari intese ad aumentare le capacità dissipative nei canali alle bocche di porto.

Il CIPE ha, dapprima, concesso un finanziamento di 450 milioni di euro per il triennio 2002-2004, rappresentando, questo, la prima tranche di un investimento come quello del Mo.S.E. necessariamente pluriennale. Successivamente, è stata concessa una seconda tranche di finanziamento per un importo di 709 milioni.

Il 14 luglio 2005 il Consorzio Venezia Nuova ha ottenuto l'atto di indirizzo sulle modalità di attivazione del "contributo" da parte del Ministero dell'economia e delle finanze.

Il Consorzio Venezia Nuova, espletato “l’iter di individuazione dell’Istituto finanziatore, in data 14 dicembre 2005, ha sottoscritto il contratto-quadro di mutuo che permette l’attivazione di 638,1 milioni di euro. In data 19 dicembre 2005 si è potuto formalizzare il nuovo Atto Attuativo della Convenzione Generale tra il Magistrato alle Acque di Venezia ed il Consorzio Venezia Nuova, che introduce il criterio a “prezzo chiuso” per le opere necessarie al completamento delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto.

L’importo dei lavori maturato al 31 dicembre 2005 corrisponde a 263,55 milioni di euro. L’Amministrazione, in sintesi, riferisce:

- i lavori finanziati con la legge speciale sono sostanzialmente completati o in fase di avanzata realizzazione;
- i cantieri finanziati con i fondi di cui alla prima assegnazione CIPE sono operativi e si completeranno sostanzialmente nel corso del 2006; a questi primi cantieri si sono aggiunti, alla fine del 2005, undici cantieri delle opere finanziate con la seconda assegnazione CIPE, anticipati rispetto alla effettiva disponibilità dei fondi, per assicurare continuità ai lavori in corso;
- i lavori stanno quindi procedendo in tutte e tre le bocche di porto.

Vigilanza sull’Anas e sul sistema autostradale.

A) La vigilanza sull’ANAS S.p.A.

La legge finanziaria per il 2002 ha posto le basi per la trasformazione dell’Ente ANAS in società per azioni; trasformazione avvenuta con decreto legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 2002, n. 178.

La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 novembre 2002 ha fissato la tempistica della trasformazione e le modalità di esercizio e di controllo dell’attività dell’ANAS da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la competente Direzione generale per le strade ed autostrade.

La trasformazione in società per azioni ha comportato l’instaurazione di un rapporto innovativo dell’ANAS con i Ministeri vigilanti (Infrastrutture e trasporti ed Economia e finanze), basato sulla convenzione di concessione, che prevede la stipula di un contratto di programma - di durata almeno triennale - per la disciplina dei relativi rapporti e per la pianificazione strategica di durata decennale, in analogia a quanto già accade nel settore ferroviario.

L’Amministrazione ha provveduto a definire, di intesa con l’ANAS ed il Ministero dell’economia e delle finanze:

- lo schema dello Statuto della nuova società;
- lo schema di convenzione di concessione delle attività pubblicistiche;
- la convenzione di concessione all’ANAS S.p.A. in attuazione degli obblighi convenzionali.

Il Ministero ha proceduto a:

- a) avviare un sistema di monitoraggio dei programmi infrastrutturali, tramite l’acquisizione periodica di schede contenenti dati sullo stato di attuazione degli interventi inseriti nei programmi;
- b) collaborare alla definizione della prima carta dei servizi stradali ed autostradali dell’ANAS, valida dall’esercizio 2005, con l’individuazione degli standard minimi di qualità del servizio;
- c) emanare direttive nonché formulare osservazioni sull’operato dell’ANAS, a seguito di elementi di criticità rilevati;
- d) partecipare alla definizione dell’ultimo programma triennale (2002-2004) dell’Ente, delle linee di pianificazione degli interventi della nuova società (Piano Decennale 2003-2012) e delle linee attuative a breve termine (Contratto di Programma 2003-2005).

B) La vigilanza sul sistema autostradale

Le normative di legge che hanno trasformato l'ANAS in S.p.A., ne hanno confermato il ruolo di concedente del sistema nazionale autostradale, che, come noto, si è storicamente sviluppato con il ricorso all'istituto della concessione di costruzione e gestione.

Il sistema autostradale si è evoluto negli anni nel senso di una sempre minore presenza dello Stato e di un effettivo regime tariffario convenzionale, in luogo di una disciplina autoritativa del settore.

In tale ottica, la legge n. 498 del 1992 aveva previsto la revisione dei rapporti con tutte le concessionarie alla luce delle direttive emanate dal CIPE sulle tariffe, nel pieno riconoscimento della natura privatistica del rapporto concessorio, rispetto al quale vengono meno le garanzie dello Stato (Fondo di garanzia) sugli interventi effettuati.

Il governo del sistema tariffario, rimesso dalle norme al CIPE per la determinazione dei criteri¹¹ ed al rapporto concedente/concessionario per la fissazione delle tariffe dei singoli gestori, costituisce uno degli elementi fondamentali per assicurare la continuità e l'ulteriore sviluppo del meccanismo del *project financing*.

L'Amministrazione riferisce che negli ultimi anni, accanto alla normale attività operativa (istruttoria dei nuovi atti convenzionali e degli aggiornamenti quinquennali, monitoraggio del settore autostradale), ha prestato particolare attenzione alla definizione degli aspetti tariffari, con proposte ed adeguamenti derivanti dall'esperienza maturata negli anni.

Da una proposta elaborata dagli uffici del Ministero (avanzata al CIPE nel dicembre 2002) è scaturita un'iniziativa legislativa che si è conclusa con l'approvazione della legge n. 47 del 2004 (art. 21), al termine i del lungo *iter* del IV atto aggiuntivo di Autostrade per l'Italia ed ha apportato alcuni correttivi alle regole tariffarie, non prevedenti una diretta correlazione tra incrementi tariffari ed investimenti.

In particolare, è stato previsto un criterio *WACC*¹² di remunerazione dei nuovi investimenti aggiuntivi a quelli previsti nel piano finanziario originario, più adeguato alla natura industriale dei concessionari; è stata stabilita, altresì, la possibilità che gli incrementi tariffari per remunerare gli investimenti vadano a vantaggio dell'utenza, "spalmati" su un periodo fino a dieci anni (invece di cinque, come in passato).

La norma prevede, inoltre, onde evitare che ritardi sull'esecuzione delle opere si trasformino, in presenza di incrementi tariffari, in un ingiusto vantaggio finanziario del concessionario, che tali incrementi siano dosati in funzione dello stato effettivo di avanzamento degli investimenti di Autostrade per l'Italia. ed applicati in funzione dell'avanzamento delle opere.

Nel corso degli anni 2004 e 2005 è stata avviata, ai sensi della citata legge n. 47 del 2004 e d'intesa con l'ANAS e l'AISCAT, la revisione dei criteri che concorrono alla formazione delle tariffe autostradali, con l'obiettivo di introdurre, accanto ai parametri di qualità già consolidati e ad oggi in uso (quali lo stato di conservazione delle pavimentazioni ed il tasso d'incidentalità dell'infrastruttura) anche nuovi criteri che tengano conto della qualità del servizio offerto agli utenti.

Nel dicembre del 2005, a margine dell'istruttoria dell'aggiornamento quinquennale di numerose convenzioni di concessione, è stata emanata da parte del Ministro una Direttiva all'ANAS sulle problematiche di revisione degli atti convenzionali. La Direttiva ha confermato la necessità di adottare analoghi criteri per gli incrementi tariffari per le nuove opere di tutti i concessionari.

Dagli accertamenti effettuati dall'ANAS e monitorati dall'Amministrazione emerge un diffuso ritardo nella realizzazione dei nuovi investimenti da parte dei concessionari, rispetto

¹¹ Cfr. la delibera CIPE del 20 dicembre 96.

¹² Weighted Average Cost of Capital (costo medio ponderato del capitale).

alle previsioni dei piani finanziari, mentre le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete sono generalmente coerenti (ed a volte superiori) alle dette previsioni.

Tale fenomeno è imputabile ad ottimistiche sottovalutazioni nelle previsioni della durata degli investimenti effettuati dall'ANAS al momento della definizione dei piani finanziari ed alle motivazioni ricorrenti di rallentamento di tutti gli investimenti pubblici; in particolare dette motivazioni sono riconducibili alle difficoltà frapposte in sede territoriale ad accogliere le opere, alla durata delle procedure burocratiche per acquisire i previsti consensi e autorizzazioni di legge, alla litigiosità degli appaltatori.

In particolare, per il settore autostradale, rilevanti interventi sono stati ritardati da modifiche alle impostazioni progettuali (spesso già definite) da parte di enti locali e da procedure di infrazione della Commissione Europea.

L'acceleramento di procedure previsto dalla 'legge obiettivo' ha contribuito solo parzialmente a migliorare la situazione.

Le nuove regole tariffarie predette, già operative (legge n. 47 del 2004 e direttiva del Ministro del 9 dicembre 2005), che hanno collegato l'avanzamento degli investimenti ai relativi incrementi, hanno parzialmente ridotto l'impatto sull'utenza di tali ritardi, rendendo sostanzialmente non conveniente ai concessionari la mancata realizzazione degli investimenti.

Nell'ambito delle nuove regole proposte in materia di qualità, ed in corso di adozione, l'Amministrazione ha previsto anche un nuovo sistema sanzionatorio delle carenze nella manutenzione ordinaria, rispetto alle quali gli strumenti convenzionali attuali non assicurano una sufficiente garanzia.

C) Fusione Autostrade S.p.A / Abertis

L'attuale assetto societario è quello di una società operativa 'Autostrade per l'Italia S.p.A. titolare della concessione, posseduta al 100 per cento da una holding finanziaria 'Autostrade S.p.A quotata in borsa (flottante pari al 48 per cento), controllata da una società 'Schemaventotto', che possiede il 52 per cento delle azioni; di tale società l'azionista di controllo (60 per cento) è 'Edizioni Holding'.

Gli obblighi della convenzione di concessione sono, pertanto, in capo ad 'Autostrade per l'Italia', titolare del rapporto con l'ANAS; in tale ambito si esercitano il diritto-dovere di intervento di ANAS e del Ministero quale vigilante dell'ANAS.

La convenzione di concessione non prevede obblighi di comunicazione preventiva delle variazioni azionarie; l'art. 5 della convenzione ANAS/Autostrade del 4 agosto 1997, prevede semplicemente un obbligo di comunicazione delle variazioni della composizione azionaria eccedenti il 2 per cento, entro due mesi dall'approvazione del bilancio di esercizio, senza alcuna forma di autorizzazione del concedente ANAS.

Gli elementi informativi richiesti dall'ANAS (sostanzialmente ricavabili dal piano industriale del nuovo gruppo) sono i seguenti:

- modificato assetto patrimoniale del gruppo;
- profili del rischio e del rendimento degli *assets* apportati dal gruppo Abertis, con le relative obbligazioni;
- la struttura finanziaria del gruppo dopo la fusione e il mantenimento della capacità prospettica di finanziamento degli investimenti senza effetti negativi sul costo della provvista, tenuto conto del nuovo assetto del gruppo e degli obblighi di investimento eventualmente in capo anche ad altre attività del gruppo stesso;
- la permanenza degli *assets* patrimoniali di Autostrade per l'Italia;
- il modello di *governance*.

L'Amministrazione precisa che, qualora i comportamenti del nuovo gruppo di controllo fossero tali da determinare il mancato adempimento degli obblighi di concessione da parte della posseduta 'Autostrade per l'Italia', sottraendogli *assets* strategici, ovvero non realizzando gli

incrementi di capitale necessari ai nuovi investimenti, resterebbe sempre salvo il diritto dell'ANAS (e del Ministero) di promuovere la revoca della concessione. Peraltro anche il Ministero, in base alla convenzione di concessione del 19 dicembre 2002 ad ANAS S.p.A. del sistema autostradale e di quello stradale di interesse nazionale, in caso di gravi inadempimenti dell'ANAS, potrebbe revocare alla stessa tutta o parte della concessione.

Per un giudizio sui ritardi dei nuovi investimenti previsti nel IV Atto Aggiuntivo il Ministero precisa che esso, stipulato il 22 dicembre 2002, è diventato operativo solamente nel 2004 (successivamente all'approvazione della legge n. 47 del 2004), con circa un anno e mezzo di ritardo.

Sulla questione relativa alla fusione Autostrade SpA/Abertis il Ministro delle infrastrutture ha recentemente chiesto con urgenza dal Consiglio di Stato se l'operazione del 2003 "debba essere assoggettata ad approvazione del Ministero delle Infrastrutture, come sarebbe dovuto essere (e non è stato) al tempo della passata concessione tra Autostrade e Autostrade per l'Italia".

Sul punto il Consiglio di Stato si è pronunciato nel senso che perché si completi la fusione tra la Società Autostrade e la spagnola Abertis è necessario l'assenso del Ministro delle infrastrutture. Nel parere è stato infatti precisato che per fondersi con Abertis, dunque, Autostrade deve acquisire "preventivamente atti formali di approvazione degli appositi atti di assenso sia da parte di ANAS che del Ministero delle infrastrutture".

La Corte dei conti si riserva di riferire in futuro sull'esito della fusione.

4. Strumenti: organizzazione e personale.

4.1. L'assetto organizzativo.

Con riferimento all'assetto organizzativo del Ministero, si segnala il già citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 19 aprile 2005 con il quale sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale, con i relativi compiti¹³. Attualmente, pertanto, ogni unità organizzativa del Ministero risulta strutturata, con evidenti risultati positivi in termini di maggiore funzionalità, efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa. Di seguito non risulta ancora completato il processo di definizione dei contratti dei dirigenti di seconda fascia.

4.2. Il personale.

Nella tabella seguente sono rappresentate le informazioni relative al personale del Ministero, suddiviso per posizioni economiche e rilevato al 31 dicembre 2004 (sulla base dei dati trasmessi per il conto annuale) e al 31 dicembre 2005 (sulla base dei dati inviati all'Ufficio controllo di gestione).

¹³ Il dM in data 19 aprile 2005 è stato peraltro modificato con successivo dM 17 marzo 2006 " Modifiche ed integrazioni al decreto 19 aprile 2005 recante individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" (GU n. 81 del 6 aprile 2006).

<i>Posizione Economica</i>	Presenti al 31.12.2004	Presenti al 31.12.2005	Differenza per unità	Variazioni percentuali 2005/2004
<i>C3 Super</i>	430	469	39	9,07
<i>C3</i>	285	359	74	25,96
<i>C2</i>	1281	1604	323	25,21
<i>C1 Super</i>	1195	801	- 394	- 32,97
<i>C1</i>	188	94	- 94	- 50
<i>B3 Super</i>	1492	1510	18	1,21
<i>B3</i>	1309	1538	229	17,49
<i>B2</i>	1672	1642	- 30	- 1,79
<i>B1</i>	725	481	- 244	- 33,66
<i>A1 Super</i>	841	840	- 1	- 0,12
<i>A1</i>	36	25	- 11	- 30,56
Totale	9454	9363	- 91	- 0,96

N.B. = I dati relativi al 2005 sono comprensivi delle modifiche riferibili alla conclusione delle recenti procedure di riqualificazione

Spesa per il personale

Anno	Retribuzione fissa	Straordinario	Missioni	Retribuzione di produttività'	Contributi amministrazione	Totale
2002	234.745.451,15	3.755.625,82	2.160.916,99	17.382.594,92	95.909.431,75	353.954.021
2003	251.052.394,64	4.824.020,15	1.839.504,49	10.814.126,07	106.114.443,38	374.644.489
2004	235.871.420,76	4.001.666,82	2.107.024,86	8.133.674,37	94.664.285,41	344.778.072
2005	227.838.338,26	3.215.764,36	2.475.557,31	12.283.301,77	98.785.669,42	344.598.631

Nell'anno 2005 la spesa per la retribuzione di produttività comprende anche il pagamento di una quota relativa all'anno 2003 e non liquidata nell'anno 2004

4.3. La dirigenza: modalità di copertura dei posti dirigenziali previsti in organico.

La dotazione organica del personale dirigenziale, approvata con il decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184, riguardante il regolamento di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede n. 57 unità di dirigenti di prima fascia e n. 310 unità di dirigenti di seconda fascia.¹⁴

I posti di funzione di livello dirigenziale generale risultano conferiti con le modalità di seguito indicate:

- 1 Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici attribuito a dirigente di prima fascia, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni;
- 4 Capi Dipartimento, di cui 3 attribuiti a dirigenti di prima fascia, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, del d.lgs. n. 165 del 2001, e 1 attribuito a persona estranea all'amministrazione, ai sensi dell'articolo 19, comma 6 del predetto decreto n. 165 del 2001;

¹⁴ In argomento si segnala l'indagine su "La gestione degli incarichi dirigenziali nello Stato dopo la legge n. 145/2002", svolta nell'ambito del programma di lavoro approvato per l'anno 2005 dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, con delibera n.1/2005/G.