

Tavola 3

Stato attuativo delle Opere del PIS per settore di intervento

(in migliaia)

Stato attuativo	Settore intervento	Costo attuale	Inc. % Stato att.	Inc. % Totale
A) PP APPROVATO DAL CIPE				
		65.863.700,00	100,00%	60,83%
	A1) Ferrovia	33.457.130,00	50,80%	
	B1) Autostrada	4.514.600,00	6,85%	
	B2) Strada	15.109.400,00	22,94%	
	F3) Altro	1.514.890,00	2,30%	
	A3) Metropolitana	6.285.680,00	9,54%	
	B3) Area Sosta/Servizi	297.700,00	0,45%	
	H2) Ponte Stretto di Messina	4.684.300,00	7,11%	
D) PD APPROVATO DAL CIPE				
		13.181.640,00	100,00%	12,17%
	A1) Ferrovia	6.863.420,00	52,07%	
	B1) Autostrada	1.034.640,00	7,85%	
	B2) Strada	3.084.950,00	23,40%	
	F3) Altro	26.080,00	0,20%	
	A3) Metropolitana	1.906.350,00	14,46%	
	B3) Area Sosta/Servizi	19.290,00	0,15%	
	C2) Diga	25.010,00	0,19%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	131.900,00	1,00%	
	E) Rete elettrica	90.000,00	0,68%	
F) GARA				
		2.226.970,00	100,00%	2,06%
	A1) Ferrovia	78.880,00	3,54%	
	B2) Strada	1.104.020,00	49,57%	
	F3) Altro	194.650,00	8,74%	
	A3) Metropolitana	306.800,00	13,78%	
	B3) Area Sosta/Servizi	21.280,00	0,96%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	387.030,00	17,38%	
	G) Impianti/rifugi	59.310,00	2,66%	
	C3) Invaso/Serbatoio	75.000,00	3,37%	
G) LAVORI AFFIDATI				
		2.946.130,00	100,00%	2,72%
	A1) Ferrovia	17.350,00	0,59%	
	B1) Autostrada	150.120,00	5,10%	
	B2) Strada	1.386.130,00	47,05%	
	A2) Stazione ferroviaria	214.510,00	7,28%	
	A4) Tram	92.050,00	3,12%	
	A3) Metropolitana	774.160,00	26,28%	
	D) Sottosuolo	14.400,00	0,49%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	88.720,00	3,01%	
	C3) Invaso/Serbatoio	208.690,00	7,08%	
I) LAVORI IN CORSO				
		17.272.020,00	100,00%	15,95%
	B1) Autostrada	4.564.490,00	26,43%	
	B2) Strada	3.240.130,00	18,76%	

Stato attuativo	Settore intervento	Costo attuale	Inc. % Stato att.	Inc. % Totale
	H1) Laguna di Venezia	4.271.630,00	24,73%	
	F3) Altro	104.960,00	0,61%	
	A2) Stazione ferroviaria	236.830,00	1,37%	
	A3) Metropolitana	3.175.700,00	18,39%	
	D) Sottosuolo	12.070,00	0,07%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	255.530,00	1,48%	
	G) Impianti/rifugi	96.940,00	0,56%	
	E) Rete elettrica	520.000,00	3,01%	
	F2) Uffici	304.660,00	1,76%	
	F1) Scuola	489.080,00	2,83%	
L) LAVORI IN CORSO/GARA		92.340,00	100,00%	0,09%
	B3) Area Sosta/Servizi	92.340,00	100,00%	
M) COMPLETATO		1.531.500,00	100,00%	1,41%
	B2) Strada	1.114.110,00	72,75%	
	F3) Altro	11.170,00	0,73%	
	A3) Metropolitana	264.400,00	17,26%	
	D) Sottosuolo	4.810,00	0,31%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	55.510,00	3,62%	
	E) Rete elettrica	81.500,00	5,32%	
N) RITIRATO		39.190,00	100,00%	0,04%
	C3) Invaso/Serbatoio	39.190,00	100,00%	
B) PD IN ISTRUTTORIA - MIT		5.077.890,00	100,00%	4,69%
	A1) Ferrovia	2.021.370,00	39,81%	
	B1) Autostrada	2.231.440,00	43,94%	
	B2) Strada	285.700,00	5,63%	
	F3) Altro	156.150,00	3,08%	
	A3) Metropolitana	305.470,00	6,02%	
	B3) Area Sosta/Servizi	77.760,00	1,53%	
D) PD APPROVATO DAL CIPE		39.160,00	100,00%	0,04%
	B2) Strada	39.160,00	100,00%	
Totale complessivo		108.270.540,00		100,00%

Elaborazione della Corte dei Conti di dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture in data 12/06/08.

Fonti di finanziamento distinte per Settore di intervento delle Opere inserite nel PIS

(in migliaia)

Settore intervento	Costo attuale	Finanz.ti disponibili	Finanz. residuo	Totale finanz.ti pubblici	di cui Legge Obiettivo	Finanz. UE	Finanz. Enti Territoriali	Finanz. Privati	Sc. % Costo attuale/Fin. Disp
Inc. % Totale A1) Ferrovia/Costo attuale	100,00%	16,61%	83,39%	15,08%	0,74%	1,35%	0,00%	0,17%	
<i>Totale A1) Ferrovia</i>	<i>42.438.150,00</i>	<i>7.046.930,00</i>	<i>35.391.220,00</i>	<i>6.401.260,00</i>	<i>314.140,00</i>	<i>575.000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>70.670,00</i>	<i>83,39%</i>
Inc. % Totale A2) Stazione ferroviaria/Costo attuale	100,00%	116,99%	-16,99%	58,62%	58,62%	0,00%	0,00%	58,37%	
<i>Totale A2) Stazione ferroviaria</i>	<i>451.340,00</i>	<i>528.010,00</i>	<i>-76.670,00</i>	<i>264.580,00</i>	<i>264.580,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>263.430,00</i>	<i>-16,99%</i>
Inc. % Totale A3) Metropolitana/Costo attuale	100,00%	67,61%	32,39%	40,91%	17,53%	0,44%	21,04%	5,22%	
<i>Totale A3) Metropolitana</i>	<i>13.018.560,00</i>	<i>8.801.990,00</i>	<i>4.216.570,00</i>	<i>5.325.740,00</i>	<i>2.281.780,00</i>	<i>57.670,00</i>	<i>2.738.910,00</i>	<i>679.670,00</i>	<i>32,39%</i>
Inc. % Totale A4) Tram/Costo attuale	100,00%	88,65%	11,35%	46,56%	46,56%	0,00%	34,38%	7,70%	
<i>Totale A4) Tram</i>	<i>92.050,00</i>	<i>81.600,00</i>	<i>10.450,00</i>	<i>42.860,00</i>	<i>42.860,00</i>	<i>0,00</i>	<i>31.650,00</i>	<i>7.090,00</i>	<i>11,35%</i>
Inc. % Totale B1) Autostrada/Costo attuale	100,00%	92,16%	7,84%	46,98%	23,35%	1,45%	0,00%	43,72%	
<i>Totale B1) Autostrada</i>	<i>12.495.290,00</i>	<i>11.515.250,00</i>	<i>980.040,00</i>	<i>5.870.280,00</i>	<i>2.917.120,00</i>	<i>181.460,00</i>	<i>0,00</i>	<i>5.463.510,00</i>	<i>7,84%</i>
Inc. % Totale B2) Strada/Costo attuale	100,00%	82,95%	17,05%	35,13%	21,05%	5,15%	4,88%	37,79%	
<i>Totale B2) Strada</i>	<i>25.363.600,00</i>	<i>21.038.205,00</i>	<i>4.325.385,00</i>	<i>8.909.385,00</i>	<i>5.339.960,00</i>	<i>1.305.560,00</i>	<i>1.238.590,00</i>	<i>9.584.670,00</i>	<i>17,05%</i>
Inc. % Totale B3) Area Sosta/Servizi/Costo attuale	100,00%	52,17%	47,83%	34,88%	18,68%	0,29%	10,24%	6,76%	
<i>Totale B3) Area Sosta/Servizi</i>	<i>508.370,00</i>	<i>265.240,00</i>	<i>243.130,00</i>	<i>177.320,00</i>	<i>94.980,00</i>	<i>1.490,00</i>	<i>52.060,00</i>	<i>34.370,00</i>	<i>47,83%</i>
Inc. % Totale C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore /Costo attuale	100,00%	115,30%	-15,30%	95,55%	72,03%	4,72%	3,79%	11,24%	
<i>Totale C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore</i>	<i>918.690,00</i>	<i>1.059.276,00</i>	<i>-140.586,00</i>	<i>877.766,00</i>	<i>661.726,00</i>	<i>43.390,00</i>	<i>34.838,00</i>	<i>103.282,00</i>	<i>-15,30%</i>
Inc. % Totale C2) Diga/Costo attuale	100,00%	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	

Elaborazione della Corte dei Conti di dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture in data 12/06/08.

Allegato 1

Obblighi assunti nel contratto di programma (art. 4) da RFI S.p.A.

1. attuare piani di potenziamento e di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché di promuovere lo sviluppo di sistemi di gestione delle tecnologie innovative per quanto riguarda la sicurezza e la riduzione dell'inquinamento;
2. assicurare un flusso continuo di dati informativi al Ministero delle infrastrutture, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPE in modo da consentire la valutazione delle modalità di impiego dei finanziamenti pubblici;
3. ottemperare agli obblighi e alle prescrizioni riguardanti la sicurezza del trasporto ferroviario, formulando specifici programmi di intervento per migliorare gli standard di sicurezza;
4. consentire la piena utilizzabilità delle infrastrutture ferroviarie e non prevedere clausole arbitrali nei contratti con i terzi;
5. adottare le misure appropriate per la riduzione dei tempi e dei costi nell'esecuzione delle proprie attività;
6. consentire le verifiche disposte dal Ministero;
7. fornire al Ministero la collaborazione e la documentazione necessaria per l'attività di vigilanza e di verifica di cantiere;
8. consentire l'accesso al sistema informativo da parte dei dipendenti del Ministero e segnalare gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità;
9. elaborare il piano d'impresa e trasmettere al Ministero il bilancio annuale approvato;
10. trasmettere al Ministero i provvedimenti di nomina della commissione di gara ovvero di incarichi di collaudo;
11. rispettare i cronoprogrammi delle opere;
12. concorrere con ANAS S.p.A. nel limite del 50 per cento, e comunque non oltre euro 500.000, agli oneri gestionali per la banca dati per il monitoraggio dell'attuazione degli adempimenti dovuti dai concessionari nel settore infrastrutturale, e in particolare in quello strategico, stradale e ferroviario;
13. inviare al Ministero, entro il 31 maggio di ogni anno, ogni elemento ed informazione utili per la valutazione e per la predisposizione della proposta di realizzazione di investimenti ferroviari;

inviare al Ministero delle infrastrutture, al Ministero dell'economia e delle finanze, al Ministero dei trasporti (ora riaccorpato con Infrastrutture) e al CIPE una relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento, contenente indicazioni in ordine alle risorse finanziarie impegnate e contabilizzate per investimenti, e su interventi di finanziamento completati e in corso di esecuzione, eventuali scostamenti registrati rispetto ai tempi stabiliti e ai costi, e le azioni per il miglioramento della capacità di spesa per investimenti.

Allegato 2

Convenzioni autostradali inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche

1. Convenzione Asti-Cuneo: disciplina la gestione dei lotti già realizzati dall'ANAS per complessivi 39,5 km e la costruzione e la gestione dei rimanenti lotti pari a 50,6 km. Inizio e fine dei lavori del concessionario tra gennaio 2008 e dicembre 2011. Il Costo dell'opera è pari a euro 1.039.000.000. La scadenza della concessione dopo 23,5 anni dall'entrata in esercizio. La Copertura finanziaria assicurata anche da un contributo pubblico di euro 200 milioni più IVA dalla partecipazione dell'ANAS S.p.A. al capitale sociale per un importo di euro 70 milioni.

2. Convenzione Bre.Be.Mi.: stipulata tra il concessionario autostradale e un soggetto concedente misto ANAS-Società di emanazione della Regione Lombardia denominato CAL (comma 979 della finanziaria 2007).

Il costo dell'opera quale limite della spesa è euro 1.580.000.000, e la lunghezza è di 62 km. Il costo attuale lordo dell'intervento pari a euro 1.552.000.000 cui si aggiungono euro 157 milioni per le opere interferenti l'Alta Velocità ferroviaria.

3. Convenzione Pedemontana Lombarda: limite di spesa fissato in euro 4.665.000.000, con una lunghezza del progetto preliminare approvato di 85,2 km. Il Piano economico finanziario della durata di 48 anni è relativo al periodo di gestione necessario a consentire un completo ammortamento dell'opera, garantendo l'equilibrio economico finanziario sulla base del contributo richiesto. La copertura finanziaria dell'opera è assicurata anche da contributi pubblici di 61,5 e 51,4 milioni di euro, già nella disponibilità dell'ANAS S.p.A., oltre ai contributi previsti dalle leggi finanziarie 2006 e 2007 per un totale di investimenti pari a euro 37 milioni circa per il 2006 e ad euro 878 milioni circa per il 2007.

4. Convenzione Brescia-Padova: questo schema di convenzione riguarda il rapporto tra l'ANAS S.p.A. e il concessionario per la costruzione e la gestione delle autostrade A4 Brescia-Padova e A31 da Rovigo a Trento, oltre ad altri tratti di collegamento. Gli investimenti complessivi previsti ammontano a circa euro 3,2 miliardi.

5. Convenzione CISA: regola i rapporti tra ANAS S.p.A. e il concessionario per la costruzione e la gestione dell'autostrada A15 La Spezia-Nogarole Rocca con la previsione di un tratto di raccordo tra Parma e Mantova. La scadenza della concessione è stata determinata al 2031. Il costo della tratta Parma-Nogarole Rocca ammonta ad euro 1.826.000.000, con la previsione dell'ultimazione dell'opera per il 2016. Gli investimenti complessivi ammontano circa euro 2.300.000.000.

Allegato 3

Elenco delle società controllate dall'ANAS S.p.A., con l'indicazione delle relative tratte in gestione**1. Autostrada Torino – Ivrea – Valle D'Aosta S.p.A. (ATIVA) - Capitale sociale € 38.512.500,00**

A5	Ivrea -Santhià	Km 23,60
A55	Diramazione per Pinero	Km 14,20
A55	Raccordo per Falchera	Km 2,00
A55	Diramazione per Moncalieri	Km 6,05
A55	Sistema Tangenziale di Torino –Tangenziale	Km 20,30
A55	Sistema Tangenziale di Torino-Tangenziale	Km 25,80
A5	Torino - Quincinetto	Km 58,20

2. Autostrade per l'Italia S.p.A. - Capitale sociale € 615.527.000,00

A23	Udine - Tarvisio	Km 103,19
A12	Genova - Sestri Levante	Km 55,47
A12	Roma - Civitavecchia	Km 65,40
A13	Bologna - Padova	Km 116,70
A13	Diramaz. Padova Sud	Km 4,30
A13	Diramaz. Ferrara - Porto Garibaldi	Km 5,70
A14	Bologna - Taranto	Km 746,50
A14	Diramaz. per Ravenna	Km 29,50
A16	Napoli - Canosa	Km 172,30
A26	Genova Voltri - Gravelona Toce	Km 197,10
A11	Firenze - Pisa	Km 81,70
A14	Ramo Casalecchio	Km 5,20
A10	Genova - Savona	Km 49,50
A9	Lainate-Como-Chiasso	Km 35,10
A8	Strada Comunale Milano - Certosa	Km 0,90
A8	Diramaz. per Gallarate - Gattico	Km 24,00
A8	Milano - Varese	Km 41,70
A26	Diramaz. Predona -Bettole	Km 17,00
A4	Milano. Brescia	Km 93,50
A1	Raccordo A1 - Piazzale Corvetto	Km 4,00
A1	Raccordo A1-Tang. Est Milano	Km 3,57
A1	Diramaz. Roma Sud	Km 20,00
A1	Diramaz. Roma Nord	Km 23,10
A1	Diramaz. per Capodichino	Km 3,00
A1	Milano-Napoli	Km 759,40
A7	Serravalle -Genova	Km 50,00
A30	Caserta -Salemò	Km 55,30
A26	Diramaz. Stroppiana -Santhia'	Km 29,66
A27	Venezia - Belluno	Km 82,20

3. Autovie Venete S.p.A. - Capitale sociale € 157.965.739,00

A23	A23 Palmanova - Udine	Km 13,06
A28	A28 Portogruaro - Pordenone	Km 35,90
A04	A4 Venezia - Trieste	Km 133,57

4. Autostrada del Brennero S.p.A. - Capitale sociale € 55.472.175,00

A22	Brennero Modena	Km 314,00
-----	-----------------	-----------

5. Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.A. - Capitale sociale € 108.450.000,00

A31	Piovene - Rocchette	Km 36,40
A4	Brescia - Padova	Km 146,10

6. Autostrade Centropadane S.p.A. - Capitale sociale € 15.500.000,00

A21	Diramazione per Fiorenzuola	Km 12,50
A21	Piacenza - Brescia	Km 73,10

7. Autocamionale della Cisa S.p.A. - Capitale sociale € 41.600.000,00

A15	Parma – La Spezia	Km 101,00
-----	-------------------	-----------

8. Consorzio per le Autostrade Siciliane

A20	Buonfornello - Palermo	Km 51,00
A20	Messina – Buonfornello	Km 148,04
A18	Messina – Catania	Km 86,10

9. Autostrada dei Fiori S.p.A. - Capitale sociale € 40.000.000,00

A10	Savona - Ventimiglia	Km 113,40
-----	----------------------	-----------

10. Traforo del Gran San Bernardo S.p.A. (SITRASB) - Capitale sociale € 8.000.000,00

TR2	Traforo del Gran San Bernardo	Km 12,80
-----	-------------------------------	----------

11. Milano – Serravalle, Tangenziali di Milano S.p.A. - Capitale sociale € 93.600.000,00

A51	Raccordo Agrate – A4	Km 0,20
A52	Tangenziale Nord di Milano	Km 24,10
A7	Milano Serravalle	Km 86,30
A51	Tangenziale Est di Milano	Km 26,85
A7	Raccordo Bereguardo – Pavia	Km 9,10
A54	Tangenziale Ovest di Pavia	Km 8,40
A50	Tangenziale Ovest di Milano	Km 29,03

12. Strada dei Parchi S.p.A. - Capitale sociale € 20.000.000,00

A24	Penetrazione Urbana	Km 7,30
A24	Roma – Teramo	Km 159,20
A25	Torano - Pescara	Km 114,90

13. Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A. (RAV) - Capitale sociale € 343.805.000.000

A5	Aosta – Traforo Monte Bianco	Km 25,20
A5	Diramaz. Aosta Ovest	Km 1,90

14. Società Autostrada Ligure -- Toscana S.p.A. (SALT) - Capitale sociale € 120.000.000,00

A12	Diramaz. Per Livorno	Km 4,50
A15	Diramaz. S. Stefano Magra	Km 0,03
A15	Parma – La Spezia	Km 7,50
A12	Sestri Levante – Livorno	Km 118,83
A15	Raccordo per Lerici	Km 0,20

15. Autostrade Meridionali S.p.A. (SAM) - Capitale sociale € 9.056.256,00

A3	Napoli - Salerno	Km 57,30
----	------------------	----------

16. Autostrada Tirrenica S.p.A. (SAT) - Capitale sociale € 24.460.800,00

A12	Livorno – Rosignano M.	Km 36,60
-----	------------------------	----------

17. SATAP S.p.A. - Capitale sociale € 158.400.000,00

A21	TO/AL/PC	
A21	Torino - Piacenza	Km 163,94
A21	Raccordo A1/A21 Piacenza Est - Sud	Km 1,00
A4	Torino - Milano	Km 119,59

18. Autostrade Valdostane S.p.A. (SAV) - Capitale sociale € 24.00.000,00

A5	Raccordo A5 – Gran San. Bernardo	Km 7,90
A5	Quincinetto - Aosta	Km 59,50

19. Tangenziale di Napoli S.p.A. - Capitale sociale € 107.740.800,00

A56	Tangenziale di Napoli	Km 19,60
-----	-----------------------	----------

20. Autostrada Torino - Savona S.p.A. - Capitale sociale € 161.720.000,00

A6	Torino - Savona	Km 109,51
A6	Diramaz. Per Fossano	Km 6,80

21. Società delle Autostrade Venezia - Padova S.p.A. - Capitale sociale € 20.925.000,00

A4	Padova - Venezia	Km 32,40
A4	Venezia – Aeroporto Marco Polo	Km 9,40

22. Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. - Capitale sociale € 65.016.000,00

A32	Autostrada Torino - Bardonecchia	Km 75,7
T4	Trafo Autostradale del Frejus	Km 6,8

23. Società Italiana Traforo del Monte Bianco S.p.A.

T1	Trafo del Monte Bianco	Km 5,8
----	------------------------	--------

24. Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A

A33	Autostrada Asti-Cuneo	Km 90,2 (1)
-----	-----------------------	-------------

(1) Estensione totale 39,4 km in esercizio.

25. Società Pedemontana Lombarda S.p.A - Capitale sociale €. 22.000.000,00

	Autostrada Pedemontana Lombarda	Km 157 (2)
--	---------------------------------	------------

(2) Suddivisi in 87 km di autostrade e 70 km di viabilità connessa, svincoli, raccordi e nuova viabilità locale (0,0 km in esercizio).

26. Società di Progetto Brebemi S.p.A

	Autostrada Brescia - Milano	Km 62,1 (3)
--	-----------------------------	-------------

(3) Estensione totale 0,0 km in esercizio.

27. Tangenziali Esterne di Milano (T.E.M.) S.p.A..

	Tangenziale Est esterna di Milano	Km 33 (4)
--	-----------------------------------	-----------

(4) Estensione totale 0,0 km in esercizio.

Fonte: dati trasmessi dal Ministero delle infrastrutture in data 25/06/2008.

Allegato 4

Società concessionarie partecipate dall'ANAS S.p.A.

Società ⁷	Quota Anas di partecipazione	Infrastruttura
Autostrada Asti – Cuneo Spa	35,00%	Collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo
Concessioni Autostradali Venete Spa (CAV)	50,00%	Passante di Mestre A4 Autostrada Venezia-Padova
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus Spa (SITAF)	31,746%	A32 Autostrada Torino-Bardonecchia T4 Traforo del Frejus
Autostrada del Molise Spa	50,00%	A14-A1 Termoli-San Vittore
Autostrade del Lazio Spa	50,00%	Autostrada Roma-Latina e collegamen-to Cisterna-Valmontone
Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL)	50,00%	Autostrada Brescia-Bergamo-Milano Pedemontana Lombarda Tangenziali esterne di Milano
Quadrilatero Marche-Um-Bria Spa	75,42%	SS 76 Perugia-Ancona SS 77 Foligno-Pontelatrave
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco Spa	32,125%	Trafo del Monte Bianco
Stretto di Messina Spa	81,848%	Ponte sullo Stretto di Messina
Consorzio Autostrade Italiane Energie (CAIE) ⁷⁷	10%	
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq ⁷⁸	40%	
Italian Distribution Council Scarl (IDC) ⁷⁹	6,67%	

Fonte: dati trasmessi dal Ministero delle infrastrutture/ANAS.

⁷⁷ Nel 2000 Autostrade ha promosso la costituzione del Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE), che aggrega tutti gli operatori del settore, l'ANAS e Autogrill, che insieme hanno avviato un processo di razionalizzazione che prevede tra l'altro: piani di "energy saving", in particolare, nel campo dell'illuminazione; utilizzo di fonti rinnovabili; sperimentazione di forme innovative di contenimento delle dispersioni termiche; ottimizzazione dei processi di spostamento del personale e delle merci nei cantieri, con conseguente riduzione dei consumi energetici.

⁷⁸ Costituito nel 2004 su incarico del Ministero degli affari esteri e il Ministero delle infrastrutture per la realizzazione di un piano per l'adeguamento delle infrastrutture in Iraq.

⁷⁹ Società consortile costituita nel 2003 in ambiente Confindustria per proporsi come *partner* privato del Ministero delle attività produttive (MAP) e Ministero infrastrutture e trasporti (MIT) nelle rispettive politiche di internazionalizzazione, innovazione ed ottimizzazione del sistema logistico nazionale. IDC si dedica alla promozione della logistica italiana nel mondo, a sostegno del Sistema Italia nei mercati internazionali.

I Trasporti

1. Considerazioni generali.

2. Contesto normativo e programmatico. - 2.1. *L'ambito comunitario.* - 2.2. *L'ambito nazionale.*

3. Missione e programmi. - la missione 13 "Diritto alla mobilità". -

3.1. *Il programma 2 "Logistica ed intermodalità".* - 3.2. *Il programma 5 "Sviluppo del trasporto ferroviario".* - 3.3. *Il programma 6 "Sviluppo della mobilità locale".*

1. Considerazioni generali

Le considerazioni svolte in altra parte in relazione al Ministero delle infrastrutture si possono formulare anche a proposito del Ministero dei trasporti. L'azione di quest'ultimo ha subito un indubbio contraccolpo per le ricorrenti trasformazioni intervenute. Questo Ministero, infatti, nel corso degli anni ha assorbito competenze di altri Ministeri poi scomparsi. In particolare con la legge n. 237 del 1993 (art. 1 commi 8 e 9) venivano soppressi i Ministeri dei trasporti e della marina mercantile ed istituito il Ministero dei trasporti e della navigazione. Successivamente questo Ministero è stato inserito nel Ministero delle infrastrutture, dal quale successivamente è stato "stralciato" per poi essere, nella XVI legislatura, nuovamente accorpato nell'ambito del Ministero delle infrastrutture.

Tutte queste trasformazioni hanno indubbiamente determinato grandi difficoltà e criticità sia nell'esatta ripartizione delle competenze, sia nella gestione finanziaria e nell'organizzazione stessa delle strutture ministeriali.

Come si è già anticipato nella relazione dello scorso anno, nella fase di avvio del nuovo Ministero alcune strutture hanno continuato a lavorare nel contesto amministrativo del Ministero unificato (Ministero Infrastrutture e Trasporti - MIT), in forza dell'istituto dell'"avvalimento". Anche i Centri di Responsabilità hanno conservato l'intitolazione che avevano nel MIT; l'unico C.d.R. di nuova istituzione del Ministero dei trasporti è stato il nuovo numero 1 "Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro".

I Dipartimenti pur corrispondendo sostanzialmente ad alcuni C.d.R. del Ministero unificato, hanno assunto una nuova denominazione e numerazione. I nuovi C.d.R. sono: 1 "Gabinetto", 2 "Trasporti terrestri" già n. 5, 3 "Navigazione e trasporto marittimo ed aereo" già n. 4; 4 "Capitanerie di porto" già n. 6.

L'organizzazione del Ministero dopo il c.d. "spacchettamento" è stata articolata in due Dipartimenti: Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali, e la pianificazione generale dei trasporti (già Dipartimento per i trasporti terrestri)⁸⁰ e Dipartimento per la navigazione marittima ed aerea. A queste strutture vanno aggiunti evidentemente il Gabinetto e il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Si è proceduto successivamente alla ripartizione dei Dipartimenti in Direzioni generali e di queste in Divisioni.

Una riorganizzazione del Ministero si è avuta con il regolamento a norma dell'art. 1, comma 404, della finanziaria 2007, approvato con d.P.R. 8/12/2007, n. 271. Questo regolamento, sia pure con un mutamento nelle denominazioni, ha in larga parte confermato quanto provvisoriamente previsto dopo lo scorporo dal Ministero delle infrastrutture: Dipartimento per i trasporti aereo, marittimo, per gli affari generali, il personale e i servizi informativi e Dipartimento per i trasporti terrestri ed il trasporto intermodale. Quest'ultimo è stato a sua volta articolato in cinque Direzioni generali territoriali dipendenti dal Capo Dipartimento. E' rimasta la struttura costituita dal Corpo delle capitanerie di porto.

Tra gli elementi positivi dell'azione svolta dal Ministero dei Trasporti (M.T.), come si evince anche dalla Relazione della Commissione tecnica per la finanza pubblica (Ctfp), va considerato che questo Ministero ha operato, tra i vari dicasteri, una riduzione della spesa ed una sua diversa allocazione. Questo indirizzo ha trovato un preciso riscontro nella legge finanziaria 2008 (legge n. 244 del 24.12.2007), che ha apportato riduzioni di spesa o allocato diversamente alcune risorse. In particolare, l'art. 2, comma 208, ha ridotto di 15 milioni di euro l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 4 della legge 9.1.2006, n. 13.

Sempre con riferimento a questa norma, nonché all'art. 65, comma 1, della legge n. 448/2001 (riguardante disposizioni a favore di imprese armatrici delle unità da pesca e la tutela dell'occupazione del personale marittimo), sono state mantenute nel conto residui per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato per l'ammontare di 25 milioni, le somme rese disponibili per pagamenti non più dovuti, relativi all'autorizzazione di spesa di cui alle norme citate (20 milioni con riferimento alla legge n. 13/06; 5 milioni alla legge n. 448/01).

Dalle informazioni raccolte presso l'Amministrazione si evince che nel primo caso (legge n. 13/06) si attende la decisione della Commissione dell'UE, che ritiene il contributo un aiuto di Stato e deve valutarne la compatibilità. Nel secondo (legge n. 448/01) la stessa Commissione ha già giudicato il contributo incompatibile e, quindi, non erogabile.

Inoltre, l'art. 2, comma 228, della finanziaria 2008 ha stabilito la riduzione di 56.368.535 euro per ciascuno degli anni dal 2008 al 2012 e di 4.722.845 per il 2013 delle annualità di cui all'art. 10 della legge n. 454/1997 (per un ammontare complessivo di 286.565.520 euro). Le somme, rese disponibili (come precisato nel comma 229) per pagamenti non più dovuti relativi all'autorizzazione di spesa di cui al citato art. 10, sono mantenute nel conto residui per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato per l'ammontare di 452.311.525 euro nell'anno 2008.

Va ricordato che la citata legge n. 454/1997 aveva autorizzato limiti di impegno quindicennali di euro 25.822.845 per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 per contributi agli autotrasportatori per interventi destinati alla ristrutturazione dell'autotrasporto e allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato. Dalle informazioni assunte è emerso che il meccanismo di erogazione dei contributi mediante limiti di impegno non ha avuto successo, poiché gli autotrasportatori per potervi accedere dovevano contrarre un mutuo con rate di ammortamento a carico dello Stato. Essendo la gran parte delle aziende di piccole dimensioni, le

⁸⁰ Per brevità si indicherà come Dipartimento per i trasporti terrestri.

domande affluite non hanno assorbito lo stanziamento previsto. La ricognizione dei residui effettuata nello stato di previsione del Ministero dei trasporti ha evidenziato la presenza di residui passivi propri per i quali non sussistevano più i presupposti per la loro permanenza in bilancio; nella “revisione della spesa”, pertanto, questi residui sono stati utilizzati per la copertura finanziaria di nuovi interventi in materia di trasporti. A tal fine il citato comma 228 ha ridotto le annualità residue del limite di impegno ed ha disposto il versamento all’entrata del bilancio dello Stato dei residui non più utilizzati.

In proposito l’Amministrazione ha fatto notare che l’esperienza acquisita dal Ministero dei trasporti ha costituito un esempio per le altre Amministrazioni, che ha trovato una concreta espressione nelle norme dell’art. 3, commi 37-39, della finanziaria 2008. Queste norme, infatti, hanno previsto che le Amministrazioni centrali devono provvedere “all’analisi e alla valutazione dei residui passivi propri del conto capitale” ai fini della verifica della loro permanenza in bilancio e alla loro reiscrizione in “appositi fondi da istituire negli stati di previsione delle amministrazioni medesime per il finanziamento di nuovi programmi di spesa o di quelli già esistenti”. Il DL n. 93 del 27.5.2008 ha confermato questa linea, perché all’art. 5, comma 3 ha previsto la possibilità di rimodulare tra i programmi le dotazioni finanziarie di ciascuna “missione di spesa”, ad eccezione di quelle di natura obbligatoria, per le spese in annualità a pagamento differito.

Con riferimento al settore delle Capitanerie di porto è stata compiuta una ulteriore operazione di riduzione della spesa. L’art. 2, comma 230, infatti, ha stabilito che a partire dal 2008 l’autorizzazione di spesa di cui alla legge n. 226/2004 (art. 32, comma 2, che prevedeva per il reclutamento di volontari di truppa del corpo delle Capitanerie di porto una spesa a regime di 76,48 milioni a decorrere dal 2006) è ridotta di 3 milioni di euro per il 2008, di 7 milioni per il 2009, di 10 milioni per il 2010 (per un totale di 20 milioni).

E’ stato oggetto di studio da parte del Ministero dei trasporti l’istituzione di un’Agenzia dei trasporti terrestri, intesa a realizzare:

- a) il completo autofinanziamento grazie alle tariffe dei servizi prestati, superando l’attuale meccanismo di riassegnazione delle entrate con minori oneri per la finanza pubblica;
- b) la razionalizzazione delle attività con conseguente graduale riequilibrio della dislocazione territoriale del personale;
- c) la semplificazione delle procedure;
- d) il superamento delle attuali difficoltà di natura finanziaria che, causa le mancate riassegnazioni e le sempre minori disponibilità di bilancio, inducono l’Amministrazione a non poter far fronte ai più elementari impegni di spesa (bollette, pulizie locali etc.);
- e) la migliore programmazione delle attività conseguente alla certezza delle risorse.

Elemento di particolare interesse è costituito dal fatto che l’Agenzia dovrebbe utilizzare personale già in forza al Ministero dei trasporti con evidenti benefici per il bilancio dello Stato in ragione delle economie derivanti dalla revisione degli assetti organizzativi del Ministero.

Dall’istruttoria svolta presso il Ministero sono emerse alcune criticità ma anche il superamento di alcune di quelle riscontrate nell’esercizio precedente. Il Ministero ha lamentato il sottodimensionamento delle risorse rispetto alle necessità dell’Amministrazione. In particolare un esempio è offerto dai fondi per le forniture (energia elettrica, acqua, telefoni, riscaldamento), di cui al capitolo 1232, Piano gestionale 26; dall’anno 2000 lo stanziamento è stato ridotto di circa il 65 per cento.

Sempre nello stesso ordine di idee per colmare il divario tra il fabbisogno per le spese di personale e per l'acquisto di beni e servizi (sia per il 2007 che per gli anni pregressi) e gli stanziamenti di bilancio disponibili, si è fatto ricorso al Fondo per i consumi intermedi (euro 7.800.000), al Fondo per le spese imprevedute (euro 2.888.000) ed a variazioni compensative (euro 34.300.000). Tali manovre di bilancio hanno consentito di sostenere quasi interamente gli oneri di funzionamento del 2007 e di ridurre sensibilmente i debiti contratti negli anni precedenti tant'è che la situazione debitoria all'inizio del 2008 è stata quantificata in circa 8,5 milioni di euro.

In merito alla situazione debitoria, essa all'inizio del 2007 era di circa 49 milioni di euro.

Quanto alle riassegnazioni, che in passato hanno rappresentato una delle maggiori criticità, l'Amministrazione ha dichiarato che rispetto al 2006 la situazione è migliorata in modo rilevante, anche se non tutte le entrate sono state riassegnate. Le iniziative continuamente prese dall'Amministrazione unite all'eliminazione del vincolo alle riassegnazioni per il 2007 (art. 4, comma 1, del DL 2.7.07, n. 81, convertito con modificazioni nella legge 3.8.07, n. 127) hanno consentito di ottenere circa 177 milioni di euro rispetto ai 46 milioni di euro circa riassegnati nel 2006. Nei confronti dell'anno 2006, nel quale è stato riassegnato solo il 23 per cento delle entrate, nel 2007 la percentuale è salita al 71 per cento.

D'altra parte, va ricordato che la legge finanziaria 2008 ha apportato notevoli modifiche al funzionamento delle entrate riassegnabili. L'articolo 3, commi 615 e 616, infatti, ha disposto che per le entrate regolate dalle disposizioni legislative riportate nell'elenco 1, allegato alla stessa legge, non si procede più alla riassegnazione delle somme negli stati di previsione dei Ministeri in relazione ai versamenti affluiti, ma per esse sono istituiti appositi fondi da ripartire con decreti del Ministro competente. In applicazione di tale disposizione, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti è stato istituito il capitolo 1451 contenente l'apposito Fondo con una dotazione di euro 75.918.000 in termini di competenza e cassa per l'esercizio finanziario 2008.

Sempre con riguardo alle criticità evidenziate dall'Amministrazione questa ha affermato che mentre il limite del 2 per cento di cui alla finanziaria 2005 non ha avuto particolare effetti sul funzionamento del Ministero, gli accantonamenti previsti dal comma 507 per la finanziaria del 2007, si sono rivelati dei veri e propri tagli sui capitoli di spesa dell'Amministrazione.

Effetti negativi si sono verificati, come già evidenziato per il c.d. "spacchettamento", in particolare per le competenze in materia di ferrovie, determinando una situazione di incertezza circa la loro attribuzione. Ciò si è verificato in particolare per le attività afferenti sia alla concessione che al contratto di programma concernenti la pianificazione e il monitoraggio, le quali, sotto l'aspetto trasportistico, sono strettamente connesse alla attività di vigilanza sul settore ferroviario, in quanto funzionali allo svolgimento dei compiti in materia di sicurezza ed all'interoperabilità del sistema e funzionali allo svolgimento dei servizi di trasporto sulla rete. La competenza primaria del Ministero delle infrastrutture in materia ha reso quindi quanto mai difficile svolgere le funzioni di competenza del Ministero dei trasporti, determinando, impropriamente, una sorta di separazione fra sicurezza della "infrastruttura" e sicurezza del "trasporto ferroviario".

Su un Piano generale conseguenze negative sono derivate anche dall'assegnazione di risorse al termine dell'esercizio con la formazione di residui.

Volendo dare un giudizio complessivo sull'operato dell'Amministrazione, anche con particolare riferimento alla realizzazione dei programmi nell'ambito della missione 13 "Diritto alla mobilità", esso può essere sostanzialmente positivo, pur in presenza di alcune criticità – già, peraltro, rilevate nella precedente Relazione -, tenendo conto delle obiettive difficoltà