

2.6. Programma 6 “Sviluppo della mobilità locale”

Il programma si inquadra nella priorità politica n. 2 ed è attuato con l’obiettivo strategico “miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini e dei pendolari”, articolato in 3 obiettivi operativi. In merito al programma va detto che il 2009 è stato un anno di assestamento a seguito della riorganizzazione del Ministero e del passaggio delle competenze ad una diversa struttura che è l’attuale Direzione generale per il trasporto pubblico locale (TPL). La stessa Amministrazione ha riconosciuto che si è verificata una situazione di stallo nell’attuazione del programma, legata anche ai vincoli posti per l’accensione di mutui garantiti dallo Stato dall’art. 1, comma 512, della legge finanziaria 2007, nel rispetto del Patto di stabilità; le difficoltà sono state accresciute dalla mancata previsione di fondi nelle ultime leggi finanziarie.

Per un rilancio del programma è stato emanato il d.m. 930 del 19 novembre 2009, che ha trasformato il contributo statale in contributo diretto in quota capitale da corrispondere ai comuni in relazione allo stato di avanzamento dei lavori.

Anche prima della riforma del Titolo V della Parte II della Costituzione in questo settore è stato operato un decentramento delle attività in attuazione del d.lgs. n. 422/97. Da ultimo la legge n. 42 del 2009 contiene alcune disposizioni specifiche per il TPL, in particolare sotto il profilo dei costi con l’introduzione del criterio dei costi *standard*. Le Regioni oltre alla competenza su questa materia acquisiscono anche una piena autonomia finanziaria, mentre resta allo Stato la competenza specifica sulla sicurezza dei servizi. Quanto agli investimenti essi, a parte la “Legge obiettivo” per le opere strategiche e il Contratto di programma con RFI S.p.A., non sono stati oggetto di interventi incisivi. Sono in corso, nell’ambito del programma in esame, vari Accordi di programma tra il Mit e le Regioni, alle quali il Ministero versa su conti di tesoreria infruttiferi le risorse stanziare a copertura degli Accordi di programma.

Come emerge dalla Relazione sulla situazione economica del Paese - Anno 2009, un’attenzione particolare alla mobilità locale (peraltro legata ad una generale riqualificazione urbana) è stata prestata nell’Asse V “Città” nel quadro comunitario di sostegno 2000-2006, per il quale sono stati effettuati pagamenti per 107,1 milioni, proprio per infrastrutture dedicate a tal fine.

Vari interventi sono stati effettuati in materia di sicurezza rivolti ai gestori delle linee ferroviarie interconnesse alla rete nazionale. Dalle informazioni attinte presso l’Amministrazione è risultato che l’importo per l’attuazione di questi interventi ammonta a circa 168 milioni. Altri interventi riguardano il potenziamento e l’ammodernamento delle ferrovie esercenti i servizi previsti dal citato d.lgs. n. 422 del 1997. E’ proseguita nel 2009 l’attuazione degli interventi nel settore del trasporto rapido di massa²⁷, (avviati dalla legge n. 211 del 1992). L’ammontare complessivo degli investimenti risulta attualmente di circa 5.800 milioni, che, stando alle indicazioni raccolte, hanno attivato circa 10.000 milioni. Vanno, infine, menzionati gli interventi volti a favorire la mobilità “sostenibile” e l’utilizzazione del trasporto pubblico locale, al quale è stato dedicato nella finanziaria 2007 un Fondo specifico, rifinanziato dalla legge finanziaria 2008; a nuovi interventi per i trasporti rapidi di massa sono destinati 140 milioni.

²⁷ Su questo settore la Corte dei conti ha elaborato di recente una Relazione. V. Delibera n. 10/2010/G del 4 maggio 2010 - Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato.

6. SVILUPPO DELLA MOBILITÀ LOCALE

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziamiento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamiento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	3. Dip. trasporti	593,6	12.951,9	0,1	0,7	11.881,6	13.631,5	13.493,3	11.995,0	448,8	1.187,7	88,9%	99,0%
interventi		501.054,6	459.349,9	3,8	24,9	457.990,8	960.404,5	811.349,9	505.938,8	334.224,3	120.241,4	62,4%	84,5%
investimenti		1.112.139,7	1.343.559,8	11,1	72,8	1.240.896,5	2.455.699,5	1.431.728,8	1.070.045,4	1.275.768,4	109.885,7	74,7%	58,3%
oneri c. di parte corrente		0,0	12.705,7	0,1	0,7	11.995,9	12.705,7	12.705,7	11.019,3	976,5	709,9	86,7%	100,0%
oneri c. di conto capitale		0,0	17.277,1	0,1	0,9	8.670,6	17.277,1	17.277,1	8.670,6	8.606,5	0,0	50,2%	100,0%
Totale programma		1.613.787,9	1.845.844,5	15,3	100,0	1.731.435,3	3.459.718,3	2.286.554,8	1.607.669,1	1.620.024,6	232.024,7	70,3%	66,1%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

D'altra parte il programma in esame conserva una posizione rilevante nella politica dei trasporti, come si evince dagli stanziamenti pari a 1,8 miliardi (come nel 2008) che costituiscono la percentuale più alta (15,3 per cento) dei programmi della missione gestiti dal Mit, superata solo dal programma n. 8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" (69,3 per cento) gestito dal Mef.

Si conferma anche quest'anno una criticità riguardante il capitolo 7256 "Fondi per favorire i processi di mobilità alternativa nei centri storici di città di particolare rilievo urbanistico e culturale già riconosciuti dall'UNESCO come patrimonio dell'umanità", le cui risorse sono state completamente azzerate. Pertanto, la realizzazione dei processi di mobilità alternativa appare compromessa.

A fronte dello stanziamento di 1,8 miliardi, i pagamenti costituiscono il 70,3 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (90,8 per cento nel 2008) e questi ultimi il 66 per cento rispetto alla massa spendibile (56,5 per cento nel 2008). I pagamenti in conto competenza sono pari al 45,1 per cento degli impegni totali.

La percentuale di spesa per investimenti è pari al 72,8 per cento rispetto al 25 per cento circa degli interventi e riguarda in particolare i capitoli di seguito riportati.

Con riferimento al capitolo 7138 relativo all'aumento del capitale sociale delle Ferrovie della Calabria S.r.l., delle Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., delle Ferrovie del sud-est S.r.l. non risultano stanziamenti.

Il capitolo 7141, relativo a contributi per capitale e interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato, che le Ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre per la realizzazione degli investimenti, presenta pagamenti per 447,7 milioni pari al 94,6 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (367,7 milioni) che costituiscono il 65,9 per cento della massa spendibile (558 milioni).

Per il capitolo 7241 relativo a contributi per l'acquisto e la sostituzione di autobus e l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, si registrano uno stanziamento pari a 282 milioni, pagamenti pari a 435 milioni rispetto a stanziamenti definitivi di cassa che ammontano a 258,4 milioni (con un coefficiente di realizzazione del 75,4 per cento della massa spendibile).

Nel capitolo 7254, interamente relativo a spese per investimenti e riguardante il fondo per la promozione e il sostegno allo sviluppo del trasporto pubblico locale, si evidenziano stanziamenti definitivi di competenza e di cassa rispettivamente per 130 milioni, cui non corrisponde, come per lo scorso esercizio, nessun pagamento. Suscita perplessità la mancanza di

pagamenti per un capitolo che dovrebbe promuovere la mobilità locale, sull'importanza della quale di recente si è espressa anche l'Unione Europea²⁸.

Il capitolo 7403, relativo al concorso dello Stato alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata nelle aree urbane, presenta pagamenti (168,1 milioni) che costituiscono il 64,8 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (259,4 milioni). In questo capitolo si rileva che gli stanziamenti sono totalmente assorbiti dagli investimenti.

Per il capitolo 7404, anch'esso riguardante totalmente spese di investimento e relativo a contributi per capitale ed interessi destinati all'ammortamento dei mutui, va rilevato che a fronte di stanziamenti definitivi di cassa pari a 129,4 milioni sono stati effettuati pagamenti per circa 144,5 milioni con un'evidente eccedenza di spesa, relativa a ruoli di spesa fissa.

2.7. Programma 7, "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo"

Il programma non figura più nel documento della Ragioneria generale dello Stato "Missioni e programmi" essendo stato di recente sostituito dall'attuale programma 9; si rinvia, quindi alla trattazione di quest'ultimo. Peraltro, dai dati finanziari della Ragioneria emergono un esiguo stanziamento pari a 35 mila euro (61,6 per cento relativi a interventi) e pagamenti pari all'88 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa.

2.8. Programma 8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto"

Il programma, gestito dal MEF, prevede contratti di servizio per trasferimenti correnti a FS S.p.A., ANAS S.p.A. ed ENAV S.p.A. nonché mutui per sistemi ferroviari, metropolitane, parcheggi e trasferimenti a Fincantieri e Credito navale. Nel suo ambito si inseriscono il Progetto Malpensa 2000 e l'Agenzia per la sicurezza del volo. Va, peraltro, rilevato che la gestione affidata direttamente al Mef non è coerente con la nuova classificazione del bilancio per missioni e programmi.

8. SOSTEGNO ALLO SVILUPPO DEL TRASPORTO

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
interventi	3. Dip del tesoro	751.358,4	1.882.519,9	15,6	22,5	1.891.761,7	2.633.878,3	2.308.693,3	2.054.299,0	440.709,4	138.869,9	89,0%	87,7%
	4. Dip. della RGS	6.000,0	3.000,0	0,0	0,0	3.000,0	9.000,0	5.000,0	0,0	6.000,0	3.000,0	0,0%	55,6%
investimenti oneri c.di conto capitale	3. Dip del tesoro	3.466.185,4	5.509.735,8	45,5	65,7	5.659.735,8	8.975.921,2	6.922.351,2	5.985.391,4	2.972.643,6	17.886,1	86,5%	77,1%
		0,0	985.822,8	8,1	11,8	960.000,0	985.822,8	325.822,8	0,0	985.822,8	0,0	0,0%	33,1%
Totale programma		4.223.543,8	8.381.078,5	69,3	100,0	8.514.497,5	12.604.622,3	9.561.867,4	8.039.690,5	4.405.175,8	159.756,0	84,1%	75,9%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Il programma, che è gestito da due dipartimenti del Mef (Tesoro e RGS), presenta uno stanziamento di 8.381,1 miliardi che riguarda prevalentemente investimenti. Si registrano pagamenti in conto competenza pari al 60 per cento degli impegni totali. I pagamenti totali

²⁸ L'Amministrazione, in proposito, ha fatto presente che l'erogazione dei contributi a favore dei soggetti beneficiari è effettuata ai sensi dell'art. 32, comma 4, della legge n. 166/2002, previa stipula di apposita convenzione tra i medesimi soggetti ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata erogazione dipende dal fatto che, ad oggi sono state stipulate solo 4 convenzioni (Regione Veneto, Regione Puglia, Provincia Autonoma di Bolzano, Regione Lombardia). La situazione è mutata nel corso del corrente esercizio, in quanto sono stati effettuati i dovuti trasferimenti di risorse.

costituiscono l'84,1 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa che sono pari al 75,9 per cento della massa spendibile.

Vanno rilevate le economie in particolare per il capitolo 1870 relativo a somme da erogare all'ANAS a titolo di corrispettivi dovuti per le attività ed i servizi resi, disciplinati dal Contratto di programma per 67,6 milioni in conto competenza; e per il capitolo 1890 per somme da erogare all'ENAV S.p.A. per il pagamento dei servizi resi in condizioni di non remunerazione diretta dei costi, in applicazione del contratto di servizio, per 48,4 milioni in conto residui.

2.9. Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne”

Il programma è di nuova istituzione in sostituzione del programma 7 e si ricollega alla priorità politica 2.

Esso ha riguardo a tutto quanto attiene alla navigazione marittima e per via interna, ivi compresa la materia della sicurezza, ed alla promozione delle attività internazionali. Questo programma va visto in stretto rapporto con il programma n. 3 prima esaminato; la sua specificità rispetto al n. 3 riguarda le competenze residue dello Stato rispetto a quelle trasferite alle Regioni e, quindi, soprattutto i profili della sicurezza istituzionalmente appartenenti allo Stato. Rientra in questo programma la regolamentazione della nautica da diporto, disciplinata dal Codice approvato con la legge n. 171 del 2005. Esso prevede, con l'attuazione di un obiettivo operativo a ciò predisposto, il sostegno ai progetti innovativi nel settore delle costruzioni navali. Va segnalato che è in corso una “vertenza” con la Commissione europea in materia di aiuti di Stato, in relazione al regime agevolato introdotto dall'art. 2, commi 218-220, della legge finanziaria 2008. D'altra parte la cantieristica navale non può prescindere dalla normativa comunitaria; per tale motivo la DG del Mit interessata svolge un'attività di supporto nei confronti dei rappresentanti italiani in sede europea e nella fase c.d. “discendente” di attuazione delle norme comunitarie.

La realizzazione del programma è affidata al raggiungimento dell'obiettivo strategico “Regolamentazione e monitoraggio dei servizi di trasporto”, attuato attraverso due obiettivi operativi, per il cui perseguimento viene svolta l'attività di controllo dei flussi di cabotaggio marittimo di merci e passeggeri, anche attraverso un'attività di coordinamento dei dati provenienti dalle Autorità marittime periferiche e dalle Capitanerie di porto.

9. SVILUPPO E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DEL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanzamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanzamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	3. Dip. trasporti	4.120,1	11.132,9	0,1	1,4	8.761,4	15.380,0	15.342,5	9.832,9	2.619,3	2.927,8	64,1%	99,8%
interventi		215.421,9	529.422,4	4,4	66,9	523.155,1	744.844,3	736.652,8	735.348,0	3.219,6	6.276,7	99,8%	98,9%
investimenti		111.040,0	250.335,9	2,1	31,7	251.981,2	361.375,9	286.009,1	211.298,2	87.077,6	63.000,2	73,9%	79,1%
Totale programma		330.582,1	790.891,2	6,5	100,0	783.897,7	1.121.600,2	1.038.004,4	956.479,1	92.916,5	72.204,7	92,1%	92,5%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Gli stanziamenti, che riguardano in prevalenza gli interventi, ammontano a 790,9 milioni (645,3 milioni nel 2008 ex programma 7). Si registrano pagamenti in conto competenza pari

all'89,3 per cento degli impegni totali. I pagamenti totali costituiscono il 92,1 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (88 per cento nel 2008), che sono pari al 92,5 per cento della massa spendibile (72,7 per cento nel 2008).

3. Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”

La missione si articola in otto programmi, in prevalenza affidati al Mit, che abbracciano tutti gli interventi a carattere infrastrutturale nei vari settori: “Sistemi ferroviari locali” (n. 4), “Sistemi idrici idraulici ed elettrici” (n. 5), “Opere pubbliche e infrastrutture” (n. 8), la cui attuazione è affidata al Mef; “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture” (n. 9); “Edilizia statale e interventi speciali” (n. 10), “Sistemi stradali, autostradali e intermodali” (n. 11), “Infrastrutture portuali ed aeroportuali” (n. 12). Una collocazione specifica è assegnata alla trattazione del programma n. 3 “Opere strategiche”, che assume un carattere trasversale e che sostanzialmente si ricollega alla legge n. 443/2001 (Legge obiettivo), perché si riferisce a vari settori, rientranti anche nei diversi programmi.

Gli stanziamenti definitivi riferiti all'intera missione sono pari a 4,2 miliardi (3,4 miliardi nel 2008) e la massa spendibile è pari a 9,9 miliardi (8,7 miliardi nel 2008). Gli stanziamenti definitivi di cassa sono pari a 5,4 miliardi (3,7 miliardi nel 2008), i pagamenti totali 3,4 miliardi (2,3 miliardi nel 2008) e i residui finali 5,9 miliardi (5,4 miliardi nel 2008). Si segnala la percentuale di pagamenti in conto competenza sugli impegni totali pari al 30,6 per cento. A fronte di un considerevole aumento delle altre voci finanziarie, si sottolinea il basso tasso di smaltimento dei residui (36,2 per cento). Inoltre, in termini percentuali risulta che i pagamenti pari al 63,5 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa presentano una flessione rispetto al 2008 (71,1 per cento); mentre il rapporto tra stanziamenti definitivi e massa spendibile pari al 53,6 per cento è migliorato rispetto allo scorso esercizio (43 per cento).

3.1. Programma 3 “Opere strategiche”

Il programma, che realizza la priorità politica n. 1, attuata con due obiettivi, come è stato illustrato nelle precedenti Relazioni, in gran parte si riassume nel programma infrastrutture strategiche (PIS), approvato nella delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121, in attuazione della c.d. Legge obiettivo n. 443/2001.

Il programma in questi anni ha subito numerose modifiche ed integrazioni, delle quali si è dato conto nella precedente relazione. E' peraltro opportuno ricordare alcune fasi di questo processo di programmazione, che riguardavano, in particolare, le più importanti delibere CIPE. Tra queste vanno menzionate le delibere: n. 130 del 2006, che aveva rideterminato in aumento il costo delle opere da 125,9 miliardi del 2001 a 173,4 miliardi; n. 69 del 2008, che, esprimendo parere positivo sull'Allegato Infrastrutture al Dpef 2009/2013, richiedeva al Mit un aggiornamento sui costi e le coperture delle opere inserite nel programma e sullo sviluppo delle iniziative comunitarie con particolare riferimento alle RTE (TEN-T). A seguito del nuovo quadro trasmesso dal Mit era stato ulteriormente aggiornato il programma, in merito al quale nel marzo del 2009 il CIPE aveva elaborato la “Relazione sullo stato di attuazione del programma di infrastrutture strategiche”, che indicava anche alcune carenze e criticità ed elencava le sole opere (numero 164) approvate (“perimetro delle opere CIPE”) pari a 116,8 miliardi (66,9 miliardi di disponibilità). Con il Dpef 2010-2013 del luglio 2009 il costo delle opere strategiche indicato era pari a 174,2 miliardi con una disponibilità di 76,1 miliardi.

Con la delibera del 26 giugno 2009 (n. 51) il CIPE su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha preso atto delle opere prioritarie per il 2009 finanziate anche dal Fondo infrastrutture per un importo di 7.596 milioni, di cui 6.381,6 destinati al Sud²⁹.

Con la successiva delibera del 15 luglio 2009 (n. 52) il CIPE ha approvato alcune modifiche al “quadro di dettaglio” allegato alla delibera CIPE n. 51 ed ha preso atto dei contenuti dell'Allegato Infrastrutture al Dpef 2010-2013.

²⁹ In realtà nella delibera CIPE n. 51 figura un ammontare inferiore di 475 milioni, in quanto questo stanziamento (per il Gruppo Fs 460 milioni e per le Fiere 15 milioni) non rientrava nelle competenze del CIPE.

Anche questo programma, come in linea generale gli interventi infrastrutturali, è suscettibile di modifiche a seguito dell'entrata in vigore del DL del 31 maggio 2010. L'art. 46 stabilisce, infatti, che siano revocati e devoluti ad altro scopo e/o beneficiario i mutui accesi con la Cassa depositi e prestiti (Cdp) entro il 31 dicembre 2006, interamente non erogati ai soggetti beneficiari alla data di entrata in vigore di questo decreto legge e a fronte dei quali alla stessa data non siano stati aggiudicati i contratti di appalto di lavori relativi agli interventi finanziati³⁰. Il CIPE su proposta del Mef di concerto con il Mit stabilisce, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, la destinazione delle risorse al fine di proseguire la realizzazione del programma di infrastrutture strategiche di cui alla Legge obiettivo, assegnando una priorità al finanziamento del Mo.S.E. nel limite massimo di 400 milioni.

A seguito degli ulteriori aggiornamenti del programma, anche alla luce delle informazioni e documentazioni fornite dall'Amministrazione, si possono formulare alcune considerazioni. Pur con qualche lieve miglioramento rispetto all'esercizio precedente, non si può non rilevare che lo stato di avanzamento delle opere rientranti nel c.d. "perimetro CIPE" (il cui valore aggiornato è di 118,5 miliardi) non ha subito sostanziali modifiche rispetto all'anno precedente (Tavola 1); lo stato avanzamento dei lavori si attesta al 10,88 per cento pari a 12,9 miliardi (contro il 9,27 per cento, equivalente a 10,8 miliardi, del 2008). Alla luce dei dati riportati non si può non ribadire quanto già enunciato nella relazione dello scorso anno circa la perplessità sulla previsione, contenuta nei documenti programmatici di concludere le opere in questione entro il 2013. Va rilevato che in merito al Ponte sullo Stretto di Messina, nell'ultimo Dpef è evidenziato un costo di 6,1 miliardi, parzialmente coperto da finanziamenti pubblici per 1,6 miliardi; da informazioni assunte presso l'Amministrazione è emerso che la parte restante di finanziamento sarà assicurata da fondi privati³¹.

Se invece si considerano tutte le opere strategiche (n. 429) della delibera n. 130/2006 il valore complessivo aggiornato è di 219.358,20 milioni (Tavola 2), con una disponibilità di finanziamenti di 84.535,44 milioni, con un fabbisogno finanziario del 61,46 per cento (134,8 miliardi – Tavola 4) e uno stato di avanzamento lavori del 5,93 per cento (13 miliardi – Tavola 5).

Passando all'analisi per settore di intervento (Tavola 3) si rileva, ancora una volta, una prevalenza dei corridoi stradali (48,44 per cento) rispetto ai corridoi ferroviari (34,21 per cento) e metropolitane (8,16 per cento); risultano, molto ridotti gli interventi nei settori: dell'edilizia (0,68 per cento) dell'energia (0,76 per cento) e degli schemi idrici (1,11 per cento). Ciò appare in contro tendenza rispetto agli obiettivi programmatici del Governo che ha manifestato l'esigenza di un potenziamento del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma ed ha sottolineato l'importanza dell'edilizia, ai fini dello sviluppo economico, e del riassetto del settore idrico.

Analogamente si può osservare (tavola 4), che rispetto agli interventi volti ad accentuare l'impegno per le regioni meridionali si rileva un'incidenza del costo delle opere sul valore totale che, per il Sud si attesta al 35,12 per cento, per il Nord al 46,56 per cento, per il Centro al 17,83 per cento; mentre le risorse necessarie rapportate al costo sono per il Sud 63,8 per cento, per il Nord 63,75 per cento, per il Centro ammontano al 52,56 per cento. Per quanto riguarda i settori di intervento per aree geografiche si evidenzia una prevalenza degli interventi nel settore ferroviario molto maggiore al Nord (56,8 miliardi rispetto al Sud 12,9 miliardi), mentre prevalgono al Sud quelli per i corridoi stradali (48,1 miliardi contro i 30,1 miliardi del Nord). D'altra parte per gli stessi corridoi stradali mentre nel Sud vi è una copertura del costo complessivo del 36,28 per cento, al Nord si registra il 70,04 per cento.

Se si esamina lo stato attuativo dei progetti per "completato" e "lavori in corso" (Tabella 6) per aree geografiche, si riscontra, invece, una prevalenza degli interventi nel Sud (12 miliardi

³⁰ Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono individuati i mutui indicati nel testo da revocare.

³¹ Da rilevare peraltro che nella ricognizione CIPE del 6/03/2009 (allegato delibera n. 10) figurava un finanziamento da privati pari a circa 4,7 miliardi.

di euro) rispetto al Nord (8,6 miliardi). Tale situazione si inverte peraltro se si considerano le restanti fasi attuative.

Quanto alle fonti di finanziamento (Tavola 7) quelle statali sono il 50,29 per cento (di cui 20,64 da Legge obiettivo), comunitarie 4,38 per cento, enti locali 6,76 per cento e private 38,56 per cento.

3. OPERE STRATEGICHE

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr Spese	Residui Iniziali (1)	Stanziamiento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamiento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	1. Gabinetto	2.596,0	4.523,1	0,1	9,3	4.447,4	7.119,1	7.119,1	5.144,2	1.880,8	94,1	72,3%	100,0%
oneri c.di conto capitale	2. Dip. infrastrutture	1.499.966,6	1.392.430,3	32,8	99,7	1.334.853,5	2.892.396,9	1.342.430,3	946.775,3	1.825.976,8	119.644,8	70,5%	46,4%
Totale programma		1.502.562,6	1.396.953,4	32,9	100,0	1.339.300,9	2.899.516,0	1.349.549,4	951.919,5	1.827.857,6	119.738,9	70,5%	46,5%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Il programma 3 assorbe la percentuale più alta di stanziamenti definitivi (32,9 per cento, 35,4 per cento nel 2008) sul totale della missione. Si tratta, d'altra parte, di un programma che è centrale per l'importanza degli interventi in esso compresi e per quel carattere di trasversalità di cui si è sopra fatto cenno. La quasi totalità degli stanziamenti (99,7 per cento) è destinata al capitolo 7060 "Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale nonché di opere di captazione e di adduzione di risorse idriche." Si segnala la percentuale di pagamenti in conto competenza su impegni totali pari al 34,6 per cento.

I pagamenti totali sono il 70,5 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (58,4 per cento nel 2008) che costituiscono il 46,5 per cento della massa spendibile (52,7 nel 2008). Si registra un elevato tasso di economie pari a 119,7³². Questi dati evidenziano criticità nella realizzazione di questo programma, come in parte, già evidenziato dal CIPE nella citata Relazione del marzo 2009.

3.2. Programma 4 "Sistemi ferroviari locali"

Il programma attiene al Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A.³³

Il Contratto ha ad oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e la società Gestore dell'infrastruttura ferroviaria locale e nazionale con riguardo: a) alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, alla manutenzione straordinaria ed al rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché all'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica; b) alle modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare i mezzi disponibili per il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati.

³² L'Amministrazione, ha motivato questo fenomeno osservando che i pagamenti effettuati secondo i rispettivi piani di ammortamento dei mutui risentono del fatto che la maggior parte dei mutui stessi sono erogati a stato di avanzamento lavori, rispettando i crono programmi dell'andamento dei lavori. Le economie in c/RS al 95 per cento sono da considerarsi perenti agli effetti amministrativi.

³³ I rapporti tra la Rete ferroviaria italiana (RFI S.p.A.) e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un Contratto di programma (ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria). RFI S.p.A., a seguito della scissione parziale di FS S.p.A., è subentrata a tutti gli effetti a FS S.p.A. medesima nei rapporti in essere per quanto riguarda l'atto di concessione ed il Contratto di programma. RFI S.p.A. opera, quindi, in regime di concessione, rilasciata per la durata di 60 anni dal Ministro dei trasporti e della navigazione con decreto n. 138T del 31 ottobre 2000 e successive modifiche e integrazioni.

Il 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato l'aggiornamento 2009³⁴ del Contratto di programma 2007-2011³⁵. Devono, inoltre, essere stipulati: il contratto di servizio 2009-2014 trasporto passeggeri a media lunga percorrenza; il contratto di servizio per il trasporto merci; il Contratto di programma (parte servizi-sicurezza)³⁶.

L'art. 3, comma 2, del contratto stabilisce che “a decorrere dall'anno 2008, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscono l'eventuale modificazione dei contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al presente contratto”, riguardanti le opere in corso (Tabella A); le opere prioritarie da avviare (Tabella B); le altre opere da realizzare (Tabella C); le opere previste a completamento del piano (Tabella D); i programmi di investimento già oggetto dei precedenti contratti di programma per i quali non occorre alcuna ulteriore risorsa finanziaria (Tabella E), “anche per tenere conto delle ulteriori risorse finanziarie rese disponibili dalla legge finanziaria, e dalle leggi ad essa collegate per l'anno in corso”.

La tempestività è da correlare ad una corretta programmazione degli interventi anche sul piano dei finanziamenti delle opere da realizzare³⁷.

La mancata sottoscrizione degli aggiornamenti annuali³⁸ ostacola oltremisura una tanto attesa, quanto auspicata³⁹ ridefinizione dei rapporti tra lo Stato e RFI S.p.A., avuto riguardo sia alla determinazione degli oneri e dei finanziamenti pubblici; sia all'indicazione dei servizi e dei corrispettivi economici che RFI S.p.A. deve rendere alla parte pubblica, impedendo di fatto una “ragionevole” rimodulazione degli interventi da realizzare sulla base dei finanziamenti disponibili.

La situazione è tanto più grave, ove si consideri che già nel 2007, all'indomani della stipula del Contratto di programma, i Ministeri vigilanti (Mjt e Mef) in una nota congiunta⁴⁰ si sono impegnati – anche tenuto conto di quanto indicato dal CIPE con delibera n. 63 del 20 luglio 2007⁴¹ – ad assicurare continuità nell'attività di manutenzione straordinaria, tenendo indenne il Gestore dagli effetti di future decisioni dello Stato di de-finanziare, di ridurre i flussi

³⁴ Tra le principali opere si segnalano l'AV-AC Milano-Genova, l'AV-AC Treviglio-Brescia e il Tunnel del Brennero.

³⁵ Con Contratto di programma 2007-2011, sottoscritto tra le parti in data 31 ottobre 2007 (previo parere favorevole del CIPE - delibera n. 63/07), registrato alla Corte dei conti il 28 dicembre 2007, Reg. 9, fog. 362 sono stati individuati gli investimenti necessari all'infrastruttura ferroviaria e le relative modalità di finanziamento. Con separato contratto devono essere indicati i servizi e i corrispettivi economici che RFI S.p.A. deve rendere alla parte pubblica.

³⁶ Sono stati invece stipulati fra Trenitalia e le Regioni n. 11 contratti relativi ai servizi ferroviari di trasporto regionale di competenza delle Regioni a statuto ordinario che consentono di versare la quota parte di euro 430 milioni, relativi all'anno 2009, stanziati sul capitolo 1540 ai sensi del decreto legge n. 207/2008 (art. 25), convertito dalla legge n.14/2009. Per i servizi di trasporto regionale delle Regioni a statuto speciale il Ministero infrastrutture deve definire preliminarmente se stipulare un solo contratto "nazionale" o un contratto con ciascuna Regione a statuto speciale.

³⁷ Nelle more della stipula dell'“Aggiornamento 2009” del Contratto di programma 2007/2011 (parte investimenti) sono stati sospesi i trasferimenti a carico del capitolo di spesa 7122 in attesa della necessaria rimodulazione dell'ammontare da versare alla Società nell'anno 2010 sulla base degli investimenti effettuati nel 2009 (contabilizzazioni) e di quelli previsti nel corrente esercizio. Ciò al fine di allineare i versamenti da parte dello Stato alle effettive esigenze di spesa della Rete Ferroviaria Italiana.

³⁸ Con decreto ministeriale del 18 marzo 2008 - registrato alla Corte dei conti il 24 aprile 2008, Reg. 4, fog. n. 218 - è stato approvato, l'aggiornamento 2008 del Contratto – Parte investimenti - previo parere favorevole del CIPE (delibera n. 6/08) e delle competenti Commissioni parlamentari.

³⁹ V. Relazione sul Rendiconto generale dello Stato 2008 Vol. II, pag. 673; Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2007 e 2008, approvata con Determinazione della Sezione enti n. 56 del 3 agosto 2009; Relazione sul controllo di Ferrovie dello Stato S.p.A. esercizi 2005-2006, approvata con Determinazione della Sezione enti n. 40 del 14 maggio 2008, pag. 9 e segg.; Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di RFI S.p.A. sull'esercizio 2007, approvata con Determinazione della Sezione enti n. 44 del 9 luglio 2009; delibera n. 11/209/G, contenente la “Relazione sulla gestione delle risorse allocate in partite di spesa del bilancio dello Stato che presentano elementi di criticità; Relazione della Corte dei conti sulle “Risultanze del controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema Alta velocità”, approvata con delibera n. 25/2008/G.

⁴⁰ Nota n. 14072 del 30 ottobre 2007.

⁴¹ Con la quale il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di programma 2007-2011 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana S.p.A., con l'indicazione che le postazioni finanziarie relative al fabbisogno di competenza per gli anni 2009, 2010 e 2011 – in origine in tabella A degli allegati al contratto – venissero spostate in tabella B.

finanziari ovvero sospendere gli investimenti oggetto del contratto nell'arco di vigenza dello stesso, con aggiornamenti anche infrannuali.

La mancata sottoscrizione dell'aggiornamento del contratto impedisce una seria programmazione degli interventi di settore; ritarda le procedure di approvazione delle opere da realizzare e gli interventi di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie; impedisce un corretto esercizio dell'attività di vigilanza e di monitoraggio sull'attuazione dei programmi infrastrutturali di settore, vanificando gli obiettivi posti nella direttiva annuale ministeriale⁴².

Il de-finanziamento per 3.669 milioni è stato disposto dai più recenti interventi normativi e da variazioni in diminuzione⁴³.

In correlazione a tale imponente riduzione di fondi, si è resa necessaria tanto una riprogrammazione delle risorse residue, quanto una ricerca di ulteriori fonti finanziarie.

Attingendo principalmente ai fondi dell'Unione Europea, sono stati reperiti circa 1.415 milioni, utilizzati per compensare, almeno parzialmente, le riduzioni operate. Detto importo è stato ottenuto da fondi TEN⁴⁴; fondi PON-T/FESR⁴⁵; e da fondi di altri Enti finanziatori⁴⁶.

In sede di copertura del de-finanziamento, rimasto particolarmente elevato (pari a circa 2.254 milioni), sono state reperite più consistenti risorse mediante una variazione in aumento per un importo complessivo pari a 2.347 milioni assegnati dal CIPE, con varie delibere da marzo a novembre 2009. Tale complessivo importo è finalizzato a finanziare, tra l'altro, specifici interventi ritenuti prioritari, attingendo ai fondi della Legge obiettivo nonché ai FAS⁴⁷.

Inoltre, il DL n. 39 del 28 aprile 2009⁴⁸ all'art. 4, comma 3, ha destinato, nell'ambito dell'aggiornamento, per l'anno 2009, del Contratto di programma, fino a 100 milioni di euro per la realizzazione di interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione, nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009.

Grazie a tali risorse, si è proceduto alla rimodulazione degli interventi, così da consentire il rispetto degli obblighi di legge e delle attività di manutenzione straordinaria.

Nonostante tali apporti finanziari non si è, tuttavia, pervenuti all'aggiornamento del contratto, tenuto conto dell'esiguità delle risorse assegnate rispetto al valore complessivo degli investimenti da finanziare per lotti funzionali.

Con l'art. 2, comma 232 e segg., della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria per il 2010), il legislatore ha innovato il sistema, consentendo al CIPE – per progetti prioritari individuati da un dPCM – di autorizzare l'avvio degli stessi per lotti costruttivi, ancorché “non funzionali”, a condizione che - alla data dell'autorizzazione del primo lotto – sia assicurata la copertura finanziaria per almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera.

In casi di particolare interesse strategico, lo stesso art. 2, al comma 233, consente l'utilizzo di tale procedura - semplificata - anche in caso di copertura finanziaria pari ad almeno

⁴² V. Scheda 1.A1.6 della direttiva generale per il 2009.

⁴³ Per un importo pari a 3.561 milioni ex DL n. 112/2008 (convertito dalla legge n. 133/2008); a 32 milioni sulle risorse stanziare per la rete convenzionale sul capitolo 7122, conseguente all'emanazione del dPCM dell'11 settembre 2008; a 8 milioni sulle risorse stanziare per la rete AV/AV sul capitolo 7124, conseguente all'emanazione del dPCM dell'11 settembre 2008; a 25 milioni ex DL n. 180/2008 (convertito dalla legge n. 1/2009) giusta Delibera CIPE n. 10 del 06.03.2009 che ha destinato risorse finanziarie alle università statali; a 50 milioni accantonati e resi indisponibili ai sensi dell'art. 1, comma 507, della legge finanziaria per il 2007 e portati in riduzione dalle dotazioni del bilancio dello Stato.

⁴⁴ Programma 2001-2006, pari a 91,6 milioni, di cui 68,5 milioni vincolati su progetti specifici; Programma 2007-2013 e *recovery plan*, pari a 937 milioni, di cui 853,9 milioni vincolati su progetti specifici.

⁴⁵ Programma 2000-2006, pari a circa 57,3 milioni, di cui 7,7 milioni vincolati su progetti specifici; programma 2007-2013, pari a 20 milioni vincolati su progetto specifico.

⁴⁶ pari a 309,3 milioni, di cui 270,8 milioni vincolati su progetti specifici.

⁴⁷ Nelle seguenti misure: 1.317 milioni dai fondi della Legge obiettivo, di cui alle delibere CIPE del 6 marzo e del 26 giugno 2009; 570 milioni dai fondi FAS, di cui alle delibere CIPE del 6 marzo, del 26 giugno e del 22 settembre 2009; 460 milioni dai fondi FAS stanziati dal DL n. 185/2008, convertito dalla legge n. 1/2009, e assegnati alla RFI ai sensi del decreto interministeriale Mit/Mef n. 59274 del 22 luglio 2009.

⁴⁸ Convertito dalla legge n. 77/2009.

il 10 per cento del costo complessivo dell'opera, lasciando ad un d.m. integrativo l'individuazione di tali opere⁴⁹.

La tematica era stata, peraltro, oggetto di deliberazioni della Corte dei conti⁵⁰ secondo cui le delibere CIPE autorizzative di opere risultavano, a volte, prive della copertura finanziaria.

In base a tali nuove disposizioni di legge il CIPE, nell'autorizzare il primo lotto costruttivo, assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente, di assegnare le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti ritenuti prioritari, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del crono programma⁵¹.

Da quanto emerso nei contatti con l'Amministrazione in via istruttoria, la stipula dell'aggiornamento del Contratto di programma – Parte investimenti - 2009 potrà avvenire solo dopo l'adozione del dPCM e del successivo d.m. integrativo. Nelle more della sottoscrizione dell'aggiornamento del Contratto di programma 2009 e al fine di assicurare la continuità degli interventi di manutenzione straordinaria, RFI ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti⁵² l'autorizzazione ad attivare la quota dei finanziamenti disponibili a legislazione vigente destinati all'annualità 2009 del piano quinquennale della manutenzione straordinaria, pari a 660 milioni. Sempre la legge finanziaria per il 2010⁵³ ha, inoltre, confermato - in Tabella F - gli stanziamenti di cassa previsti a legislazione vigente per gli anni 2010 e 2011, pari rispettivamente a 2.385 e 2.318 milioni e a 6.907,6 per gli anni 2012 e successivi sul capitolo 7122, 600 milioni per gli anni 2010 e 2011 e 5.900 milioni per gli anni 2012 e successivi sul capitolo 7124.

Con apposito protocollo in corso di stipula tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Mit e RFI S.p.A. il Contratto di programma – Parte investimenti - dovrà essere inserito nel Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP) istituito presso il CIPE, ai sensi della legge n. 144/99, con l'individuazione degli interventi sui quali avviare la sperimentazione al cui termine tutti gli investimenti verranno monitorati dal MIP.

4. SISTEMI FERROVIARI LOCALI

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr Spese	Residui Iniziali (1)	Stanziamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
investimenti	2. Dip. infrastrutture	31.061,3	29.366,4	0,7	19,5	39.366,4	60.427,7	42.867,4	38.497,9	21.929,8	0,0	89,8%	70,9%
oneri c. di conto capitale	2. Dip. infrastrutture	0,0	120.847,2	2,8	80,5	120.847,2	120.847,2	120.847,2	37.803,4	83.043,8	0,0	31,3%	100,0%
Totale programma		31.061,3	150.213,6	3,5	100,0	160.213,6	181.274,9	163.714,6	76.301,3	104.973,5	0,0	46,6%	90,3%

Fonte: elaborazione Cdc su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui. (2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

⁴⁹ In sede di prima applicazione il ricorso a tale procedura ulteriormente semplificata dovrebbe riguardare il Progetto AV/AC Terzo Valico dei Giovi.

⁵⁰ V. Sez. controllo preventivo Stato, Delibera n. 19/2008/P, avente ad oggetto "Delibere CIPE - Programma delle infrastrutture. Approvazione progetto preliminare quadruplicamento linea Verona - Fortezza"; idem, Delibera n. 18/2008/P, avente ad oggetto "Delibere CIPE - Programma delle infrastrutture strategiche. Sistemazione del nodo AV/AC di Verona".

⁵¹ Il richiamato art. 2 stabilisce, altresì, che il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il crono programma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiornamento di tutti gli elementi della medesima relazione; il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria. Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato Infrastrutture dà, inoltre, distinta evidenza di tali interventi, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse.

⁵² Con nota AD\A0011\P\0001310 del 23 dicembre 2009.

⁵³ Non ha recato risorse aggiuntive per competenza in Tabella D.

Gli stanziamenti definitivi di competenza assegnati al programma ammontano a 150,3 milioni (72,8 milioni nel 2008). Si rileva una percentuale ridotta di pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa (46,6 per cento) ma comunque superiore a quella dell'esercizio precedente (25,7 per cento). Al contrario si registra un elevato coefficiente di realizzazione, 90,1 per cento, degli stanziamenti definitivi di cassa sulla massa spendibile (86,2 per cento nel 2008).

3.3. Programma 5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici"

Il programma attua la priorità politica n. 1, attraverso la realizzazione di 5 obiettivi operativi.

Nella sua attuazione la DG del Dipartimento infrastrutture del Mit per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, oltre all'approvazione dei progetti delle grandi dighe e alla vigilanza sulla costruzione di nuove dighe (per i profili della sicurezza sismica ed idraulica) provvede anche all'approvazione di progetti di opere di derivazione dei serbatoi e di adduzione all'utilizzazione (comprese le condotte forzate).

Si tratta di un settore di vitale importanza, che attraversa una fase molto delicata. La DG interessata, di recente istituzione, dopo l'assorbimento nel 2007 del soppresso Registro italiano dighe, nel 2009 è riuscita a svolgere, a causa delle carenze di personale, solo il 78,6 per cento delle visite ispettive alle dighe; inoltre, ha finanziato 7 interventi per opere idriche, per un ammontare di circa 12 milioni e ne ha approvati altri 5.

Da segnalare che per la gestione delle attività connesse al DL n. 79/2004 è intervenuta un'ordinanza della protezione civile, che ha previsto la nomina di un Commissario straordinario, il quale ha avviato l'attività di ricognizione di alcune dighe interessate da detta normativa. In materia la legge n. 139 del 2004 (di conversione del DL n.79/04) ha previsto la possibilità, "nei casi in cui sussistano le condizioni per la dichiarazione dello stato di emergenza", di adozione di ordinanze e di nomina di uno o più commissari "delegati".

5. SISTEMI IDRICI, IDRAULICI ED ELETTRICI.

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr Spese	Residui Iniziali (1)	Stanziamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	2. Dip. infrastrutture	1.949,9	21.821,4	0,5	17,4	14.186,7	23.848,4	22.158,0	10.638,1	6.062,3	7.148,0	48,0%	92,9%
interventi	2. Dip. infrastrutture	5.014,3	3.596,8	0,1	2,9	3.596,82	8.611,1	5.496,8	5.404,1	3.207,0	0,0	98,3%	63,8%
investimenti	2. Dip. infrastrutture	41.059,7	100.265,9	2,4	79,8	248.426,3	294.920,8	184.622,62	39.630,1	255.217,0	73,8	21,5%	62,6%
oneri c.di conto capitale	3. Dip. trasporti	173,6	0,0	0,0	0,0	0,0	173,6	207,6	59,5	114,2	0,0	28,6%	119,6%
Totale programma		48.197,6	125.684,1	3,0	100,0	266.209,8	327.554,0	212.485,1	55.731,8	264.600,4	7.221,8	26,2%	64,9%

Fonte: elaborazione Cdc su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Gli stanziamenti per il programma in esame ammontano a 125,7 milioni (201,3 milioni nel 2008), circa il 3 per cento dell'intera missione. Particolarmente basse sono le percentuali di pagamenti in conto competenza sugli impegni totali (11 per cento) e la percentuale dei pagamenti totali (26,2 per cento, 79,9 per cento nel 2008) rispetto agli stanziamenti definitivi di cassa, che invece costituiscono il 64,9 per cento della massa spendibile (85,6 per cento nel 2008). Si segnala che gli stanziamenti definitivi di cassa relativi al Dipartimento per i trasporti (207,6 milioni) sono superiori alla massa spendibile pari a 173,6 milioni riguardanti oneri comuni di conto capitale, che peraltro riguardano solo residui non essendoci stati stanziamenti di competenza. Il capitolo interessato è il 7551 "Somme occorrenti per il pagamento dei residui passivi perenti di spese in conto capitale per i quali risulta soppresso il capitolo di provenienza". In realtà i pagamenti effettuati sono solo 59,5 milioni e i residui finali sono circa 114 milioni. Il fenomeno si è verificato a seguito di due successive integrazioni di cassa (la prima con la legge

di assestamento e la seconda con DMT in attuazione della normativa sull'accelerazione dei pagamenti da parte delle amministrazioni).

3.4. Programma 8 "Opere pubbliche e infrastrutture"

Il programma, gestito dal Mef, riguarda contratti per trasferimenti correnti a vari soggetti, tra i quali il gruppo FS S.p.A., l'ANAS S.p.A. e ENAV S.p.A., mutui per sistemi ferroviari passanti, metropolitane e parcheggi, nonché il Progetto Malpensa 2000. Sono previsti anche trasferimenti a Fincantieri e credito navale e all'Agenzia per la sicurezza del volo.

8. OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr Spese	Residui Iniziali (1)	Stanziamiento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamiento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
investimenti	4. Dip. della RGS	1.677.345,9	1.181.132,8	27,8	100,0	880.989,8	2.858.478,8	1.181.132,8	845.066,4	2.013.269,4	143,0	71,5%	41,3%
Totale programma		1.677.345,9	1.181.132,8	27,8	100,0	880.989,8	2.858.478,8	1.181.132,8	845.066,4	2.013.269,4	143,0	71,5%	41,3%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Il programma presenta stanziamenti relativi ad investimenti per 1.181,1 milioni (792 nel 2008) che costituiscono in 27,8 per cento dell'intera missione. I pagamenti in conto competenza sono pari allo 0,8 per cento degli impegni totali. Il rapporto tra pagamenti e stanziamenti definitivi di cassa è pari al 71,5 per cento (92,9 per cento nel 2008). Questi ultimi costituiscono invece solo il 41,3 per cento della massa spendibile, con un basso coefficiente di realizzazione.

Gli stanziamenti riguardano quasi interamente il capitolo 7464 (1.173,1 milioni) relativo ad interventi in materia di edilizia sanitaria pubblica.

3.5. Programma 9 "Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture"

Il programma, collegato alla priorità politica n.1, riguarda essenzialmente l'attività del C.d.R. Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, con l'assegnazione di cinque obiettivi strategici, è chiamato a svolgere una consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e a fornire certificazioni in materia di opere pubbliche e prodotti delle costruzioni. Al C.d.R. è intestata anche un'attività di supporto nella regolazione e nella formazione nei settori della sicurezza delle costruzioni, delle opere marittime, portuali e costiere, nonché per gli interventi locali per garantire la sicurezza stradale e la mobilità ciclistica.

Nella sua attività consultiva ha espresso 247 pareri (obbligatori per opere di ammontare superiore a 25 milioni) su progetti di infrastrutture per un valore di circa 4 miliardi. Per le opere strategiche di interesse nazionale, di cui alla legge n. 443 del 2001 il Consiglio superiore esprime il parere sui progetti preliminari.

9. SICUREZZA, VIGILANZA E REGOLAMENTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr Spese	Residui Iniziali (1)	Stanziamiento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamiento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	2. Dip. infrastrutture	133,6	2.978,3	0,1	30,7	3.019,8	3.204,5	3.073,6	3.508,4	162,7	-466,5	114,1%	95,9%
	5. Consiglio sup.lavori pubblici	728,7	6.680,7	0,2	68,8	6.371,3	7.571,5	6.948,5	6.259,7	1.126,0	185,8	90,1%	91,8%
investimenti	5. Consiglio sup.lavori pubblici	51,4	52,9	0,0	0,5	51,3	104,3	80,7	78,4	24,4	1,4	97,2%	77,4%
Totale programma		913,7	9.711,9	0,2	100,0	9.442,4	10.880,3	10.102,8	9.846,5	1.313,1	-279,3	97,5%	92,9%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2). Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Gli stanziamenti pari a 9,7 milioni (19,2 nel 2008) riguardano quasi totalmente (99,5 per cento dell'intero programma) le spese di funzionamento, il 69 per cento delle quali è gestito dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sono stati effettuati pagamenti in conto competenza pari al 98,5 per cento degli impegni totali. I pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa sono pari al 97,5 per cento (98 per cento nel 2008) e questi ultimi costituiscono il 92,9 per cento della massa spendibile.

3.6. Programma 10 "Edilizia statale e interventi speciali"

Il programma corrisponde all'ex n.1 "Edilizia statale", anch'esso collegato alla priorità politica n. 1, interessa, per la sua stessa natura, quasi esclusivamente il Dipartimento delle infrastrutture del Mit. Il programma riguarda l'edilizia demaniale: costruzione o ristrutturazione di edifici sedi di uffici pubblici o destinati a ordine o sicurezza pubblica, in particolare l'edilizia penitenziaria, ma anche le infrastrutture scolastiche e quelle per il culto, nonché interventi speciali; tra questi ultimi si possono far rientrare gli interventi per la ricostruzione in Abruzzo.

Per l'edilizia penitenziaria nel 2009 sono stati deliberati dal CIPE, a carico del Fondo infrastrutture, di cui alla legge n. 2 del 2009, 200 milioni con un programma approvato il 31 luglio 2009. Nel 2009 sono stati approvati vari interventi per la manutenzione ordinaria di edifici pubblici (664.162,00 a valere sul capitolo 1783); per immobili di organi costituzionali (23,7 milioni sul capitolo 7340); per manutenzione straordinaria di edifici pubblici (107,6 milioni sul capitolo 7341); per l'eliminazione di barriere architettoniche (11,2 milioni sul capitolo 7344).

Il programma ha riguardato anche gli interventi per Roma capitale, per l'Expo Milano 2015 (312 milioni), gli interventi "urgenti e indifferibili" ex legge n. 246/89, per l'adeguamento antisismico delle scuole" ed infine per la ricostruzione in Abruzzo. Per quanto riguarda le scuole il CIPE nella sua delibera del 6.03.2009 ha approvato, con riserva di successiva definizione del programma, stanziamenti per 1.000 milioni nell'ambito delle risorse del fondo infrastrutture. Non si dispone di informazioni sugli eventuali impegni (salvo quanto si dirà per l'Abruzzo), il che suscita non poche perplessità, data la delicatezza del settore, che richiederebbe una particolare attenzione, specie dopo i gravi incidenti verificatisi negli ultimi anni. Quanto agli interventi per la ricostruzione in Abruzzo, sono stati assegnati, con la delibera CIPE del 26.6.2009, interventi, nell'ambito della dotazione del Fondo infrastrutture per l'edilizia scolastica pari a 226,4 milioni, con l'individuazione dell'importo per ciascuna Provincia. Con le successive delibere CIPE del 31.7. e del 6.11.2009 sono state assegnate al Presidente della Regione Abruzzo, nella sua qualità di Commissario delegato, nell'ambito degli stanziamenti stabiliti dal DL n. 39 del 2009, convertito dalla legge 24 giugno 2009, n. 77 (a valere sul Fondo Infrastrutture) 240,8 milioni per la ricostruzione degli edifici e dei servizi pubblici. Il provveditorato interregionale per le opere pubbliche competente per territorio ha dato corso ai primi interventi urgenti sul patrimonio danneggiato per un importo pari a 20 milioni.

10. EDILIZIA STATALE E INTERVENTI SPECIALI

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr Spese	Residui Iniziali (1)	Stanziamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz.def. Cassa	Stanz. def. Cassa/Mas Spend.
funzionamento	2. Dip. infrastrutture	1.731,9	92.010,1	2,2	14,6	93.190,0	99.842,1	98.436,8	90.800,4	3.976,9	5.064,9	92,2%	98,6%
interventi	2. Dip. infrastrutture	9.048,3	3.859,	0,1	0,6	3.859,0	12.907,5	3.859,0	3.859,0	7.587,8	1.460,5	100,0%	29,9%
investimenti	2. Dip. infrastrutture	610.923,2	532.133,5	12,5	84,2	537.919,8	1.144.306,8	668.097,6	504.536,7	536.077,4	103.692,6	75,5%	58,4%
oneri c. di parte corrente	2. Dip. infrastrutture	1.470,9	601,6	0,0	0,1	554,3	2.072,5	1.484,0	1.041,8	848,5	182,2	70,2%	71,6%
oneri c. di conto capitale	2. Dip. infrastrutture	349,1	3.307,4	0,1	0,5	3.287,8	3.656,5	3.307,9	2.872,9	440,6	343,0	86,9%	90,5%
	3. Dip. trasporti	0,0	63,6	0,0	0,0	56,3	63,6	63,6	0,0	63,6	0,0	0,0%	100,0%
	Totale programma	623.523,4	631.975,2	14,9	100,0	638.867,2	1.262.848,7	775.248,9	603.110,8	548.994,7	110.743,2	77,8%	61,4%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui. (2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Per il programma 10 sono stati stanziati circa 632 milioni (395 milioni nel 2008). I pagamenti in conto competenza sono pari al 58,2 per cento degli impegni totali. Si registrano pagamenti totali pari al 77,8 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (78,3 per cento nel 2008), mentre il rapporto tra questi ultimi e la massa spendibile ammonta al 61,4 per cento (46 per cento nel 2008).

3.7. Programma 11 “I sistemi stradali, autostradali e intermodali”

Il programma, rispetto alla programmazione 2008, presenta un elemento di novità in relazione agli interventi infrastrutturali intermodali⁵⁴.

La direttiva annuale del Ministro per il 2009⁵⁵ individua⁵⁶ il seguente obiettivo operativo: “Attività di indirizzo, vigilanza e controllo tecnico operativo sull’ANAS S.p.A. e sui gestori delle infrastrutture viarie appartenenti alla rete nazionale”.

L’obiettivo proposto ha come finalità quella di: a) predisporre il documento convenzionale ai fini dell’operatività di ANAS nell’anno 2009; b) monitorare e controllare l’attività svolta da ANAS attraverso l’andamento degli interventi programmati; c) definire e siglare gli 11 schemi di convenzioni uniche del settore autostradale, già scadute, che dovranno essere siglati entro l’anno 2009; d) approvare o rigettare richieste di aumento delle tariffe autostradali.

Ciascuna di queste linee di intervento verrà esaminata nei sottoparagrafi che seguono.

Predisposizione del documento convenzionale ai fini dell’operatività di ANAS nell’anno 2009

L’obiettivo risulta raggiunto⁵⁷. In data 30 giugno 2009 le parti hanno stipulato il Contratto di programma per l’anno 2009⁵⁸.

Ad aprile 2010, ANAS ha chiesto⁵⁹ una rimodulazione del Contratto di programma 2009, attualmente all’esame della Direzione generale del Ministero interessata.

La stipula del Contratto di programma assicura la copertura dei costi degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché la fornitura dei servizi (ad es. infomobilità, polizia stradale, ecc.) da parte di ANAS⁶⁰.

Sul piano della disciplina contrattuale, ANAS è tenuta a trasmettere al Mit - a cadenza semestrale - una *Relazione sullo stato di attuazione* del Contratto di programma dell’anno in corso, corredata anche delle schede di dettaglio riferite a ciascuno dei nuovi interventi inclusi nel Contratto di Programma annuale, con evidenza delle eventuali criticità⁶¹.

In attesa dell’approvazione del Piano Economico Finanziario 2007-2052⁶², elaborato nella previsione di una durata cinquantennale della concessione, resta prioritario definire il ruolo di ANAS, specie con riferimento alla necessità che venga assicurata la piena separazione delle

⁵⁴ Nel documento di classificazione del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Missioni e programmi delle amministrazioni centrali dello Stato ed. gennaio 2009 - il programma è contrassegnato con asterisco, in quanto modificato nella denominazione e nell’area di attività; esso riguarda “Interventi finanziari Convenzione ANAS; Vigilanza e controllo tecnico operativo sull’ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale; Approvazione concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture viarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse”.

⁵⁵ Contenente “Indirizzi generali sull’attività amministrativa e sulla gestione per l’anno 2009”.

⁵⁶ Nell’ambito dell’obiettivo strategico “Ottimizzazione dell’utilizzo dei fondi comunitari, sviluppo degli investimenti per il miglioramento ed il potenziamento infrastrutturale ed armonizzazione delle normative nazionali e regionali”.

⁵⁷ V. Scheda 1.A3.5 della direttiva annuale per il 2009.

⁵⁸ Approvato con d.i. (Infrastrutture e Economia e Finanze) n. 568 del 13 luglio 2009.

⁵⁹ Con nota dell’8 aprile 2010.

⁶⁰ L’Amministrazione ha riferito che per l’annualità 2010 la legge finanziaria per l’esercizio in corso non ha previsto alcuna risorsa e che sono in corso iniziative al fine di ottenere i necessari finanziamenti per la copertura quanto meno delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

⁶¹ Sollecitata con nota del 5 febbraio 2010, n. 621 della Direzione generale del Ministero interessata.

⁶² Di cui all’art. 1, comma 1018, della legge n. 296 del 2006, soggetto ad aggiornamenti quinquennali.

attività di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali anche in attuazione della direttiva interministeriale del 30 luglio 2007⁶³.

In proposito deve essere oggetto di specifica attenzione, la costituzione di società miste, subentranti ad ANAS, aventi compiti di vigilanza e controllo sul settore autostradale, rispetto alle quali sono stati compiuti atti ricognitivi⁶⁴ nonché l'istituzione dell'Ispettorato di vigilanza (IVCA).

In materia di concessioni autostradali - Società miste ANAS-Regioni, l'art. 3 *ter* della legge n. 166 del 2009 ha stabilito che le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore possono essere trasferiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria e partecipata dall'ANAS S.p.A. e dalle Regioni interessate o da soggetto da esse interamente partecipato. Sono fatti salvi i poteri e le funzioni conferiti ai soggetti pubblici già costituiti alla data di entrata in vigore della legge di conversione nel testo vigente prima della data di entrata in vigore della stessa.

Per quanto riguarda l'attività svolta dell'Ispettorato, i rapporti sinora elaborati consentono di avere sulle singole tratte gestite le informazioni relative al profilo societario; allo stato degli investimenti; alle nuove opere previste in convenzione unica (se stipulata); allo stato delle manutenzioni ordinarie; agli indici economico-patrimoniali; ai principali dati economici; ai dati di traffico; all'indicatore di qualità.

Nel corso del 2009 l'Ispettorato ha complessivamente eseguito n. 1.073 sopralluoghi ispettivi, volti a verificare lo stato di manutenzione della rete autostradale, di cui n. 708 visite di controllo e 365 visite di ottemperanza.

Nel corso di tali visite sono state riscontrate complessivamente n. 4.863 non conformità sullo stato gestionale-manutentivo della rete autostradale. Di dette non conformità, 2.927 sono risultate sanate all'esito delle visite di ottemperanza condotte successivamente dall'IVCA. Per le restanti sono in corso, ovvero sono programmati, i relativi interventi. Le visite ispettive condotte dall'IVCA sono passate da 153 del 2006 a 1.073 nel 2009.

E' stata, inoltre, emanata la "*Direttiva per l'adozione della Carta dei servizi autostradali*" del 19 febbraio 2009, che ha previsto l'obbligo per le concessionarie autostradali di adeguare le carte dei servizi entro il 31 marzo 2010.

Monitoraggio dell'attività svolta da ANAS attraverso l'andamento degli interventi programmati

Con decreto del 31/7/2009, n. 678 sono state impartite direttive all'ANAS ai sensi dell'art.1, comma 1025, legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Nello specifico, l'Amministrazione ha prescritto i seguenti adempimenti da parte dell'ANAS:

- presentazione di una relazione sulla situazione patrimoniale, contabile e delle risorse umane ed organizzative;
- evidenziazione delle risorse disponibili in una specifica posta del proprio bilancio;
- rendicontazione del loro impiego in modo analitico secondo il mantenimento del sistema di contabilità analitica economico-patrimoniale;
- attestazione delle disponibilità nette liquide dell'ex fondo, la presentazione del piano di rimborso dei crediti e quello d'impiego delle disponibilità nette sulla base del crono programma di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;
- rendicontazione semestrale dell'utilizzo dei fondi.

⁶³ Adottata ai sensi del comma 1023 della legge n. 296/2006.

⁶⁴ A breve sarà sottoscritto dalla Società "Concessioni Autostradali Lombarde società per azioni" - CAL (partecipata dall'ANAS e la Regione Lombardia) e il Mit; è tuttora in corso la messa a punto dell'atto ricognitivo relativo alla Società "Autostrada del Molise S.p.A." (partecipata dall'ANAS e la Regione Molise) a causa della recente modifica della *governance* societaria.

A decorrere dal 2003, il Mit ha avviato un sistema di monitoraggio dei programmi infrastrutturali dell'ANAS mediante l'acquisizione periodica di informazioni e di dati relativi allo stato di attuazione degli interventi programmati nel settore stradale e autostradale.

In particolare, l'art. 5 del suddetto Contratto ha posto a carico di ANAS l'obbligo di fornire all'Amministrazione apposite schede-interventi trimestrali e relazioni a richiesta per l'espletamento della propria attività di vigilanza.

Sempre sul piano del monitoraggio degli interventi stradali, l'ANAS è tenuta a fornire aggiornamenti sullo stato di avanzamento - con riferimento all'importo dei lavori effettuati.

Dall'analisi dei dati, in alcuni casi si rileva un andamento migliorativo per quanto concerne i termini di avanzamento delle opere rispetto ai tempi previsti.

Tuttavia, sia per le opere in corso, che per quelle ultimate permangono consolidate criticità (frequente ricorso a perizie suppletive di variante; ritardo nei tempi di esecuzione dei lavori; presenza di contenzioso).

A partire dal Contratto di programma 2007 è stata prevista la costituzione di una Commissione paritetica - richiamata anche nei successivi Contratti di programma - per l'individuazione dei misuratori di efficienza e produttività in ordine ai relativi investimenti.

Le attività di detta Commissione si sono rivelate di particolare complessità, come già osservato in sede di esame del Rendiconto generale 2008; i relativi lavori hanno trovato completa definizione solo agli inizi del 2010⁶⁵.

Anche l'attività di monitoraggio del settore autostradale in concessione è stata ridefinita nell'ambito del Contratto di programma 2007. Per l'effetto, l'Ispettorato di vigilanza (IVCA) è tenuto alla trasmissione di una relazione annuale, riguardante l'attività svolta dai concessionari. Inoltre, analogamente a quanto su esposto per il settore stradale, anche per quello autostradale in concessione il Mit ha avviato una procedura informatizzata di acquisizione dei dati.

A tal fine l'IVCA trasmette - su richiesta del Ministero - informazioni aggregate su base regionale degli interventi programmati - in corso ed ultimati - da parte delle concessionarie autostradali⁶⁶.

Definizione degli schemi di convenzioni uniche del settore autostradale già scadute

La direttiva annuale per il 2009 poneva a carico dell'Amministrazione l'obbligo di predisporre 11 schemi di decreti interministeriali approvativi delle convenzioni uniche del settore autostradale, già scadute, fermo restando che, in caso di rifiuto delle concessionarie di aderire alle convenzioni, doveva essere avviato il procedimento di estinzione delle concessioni⁶⁷.

Nel corso del 2009 ANAS ha sottoscritto dieci schemi di convenzioni uniche con alcune società concessionarie⁶⁸.

Su due di essi⁶⁹ e sullo schema di convenzione sottoscritto tra C.A.L. e Tangenziale Est di Milano⁷⁰ il CIPE si è pronunciato favorevolmente⁷¹.

Nel mese di ottobre 2009 sono stati, inoltre, sottoposti al CIPE anche gli schemi di convenzione unica sottoscritti con le concessionarie S.A.V., Autostrada dei Fiori e S.A.L.T.

Sono, quindi, intervenuti, l'art. 2, comma 202, della legge n. 191/2009 (legge finanziaria per il 2010) e l'art. 47, comma 1, lett. a), DL 31 maggio 2010, n. 78 (manovra finanziaria). Nel

⁶⁵ A febbraio 2010 è stata, infatti, formalizzata una proposta operativa, che dovrà essere poi recepita in un provvedimento ministeriale.

⁶⁶ Solo a partire dal maggio 2009 l'IVCA ha trasmesso con cadenza regolare le schede trimestrali degli interventi sulla rete autostradale in concessione, esposti su base regionale.

⁶⁷ V. Scheda 1.A3.5 della direttiva annuale per il 2009.

⁶⁸ S.A.T. (in data 11.3.2009); Tangenziale di Napoli (in data 28.7.2009); S.A.M. (in data 28.7.2009); Autostrada dei Fiori (in data 2.9.2009); S.A.V. (in data 2.9.2009); S.A.L.T. (in data 2.9.2009); Strada dei Parchi (in data 18.11.2009); Torino - Savona (in data 18.11.2009); S.I.T.A.F. (in data 22.12.2009); R.A.V. (in data 30.12.2009).

⁶⁹ Tangenziale di Napoli S.p.A. e Autostrade Meridionali S.p.A. nella seduta del 6 novembre 2009.

⁷⁰ Seguono l'iter previsto dall'art. 2, comma 84, del decreto legge n. 262 del 2006, convertito dalla legge n. 286 del 2006. Sullo schema di convenzione unica per la Tangenziale est di Milano v. dossier Camera n. 116 del 3 giugno 2010.

⁷¹ Nella seduta del 6 novembre 2009.