

- **Anticipare** la Conferenza dei Servizi sul Progetto Preliminare; si ritiene infatti corretto che il confronto sulle scelte e sulle possibili varianti avvenga proprio nella fase iniziale dell'iter progettuale in modo da lasciare al progetto definitivo solo il ruolo di elaborato conclusivo di decisioni fondamentali già prese. Sul progetto preliminare vanno denunciate tutte le non condivisioni, tutte le perplessità su determinate scelte progettuali. Un intervento legislativo in tal senso può contribuire significativamente alla riduzione dei costi.
- **Definire** una rilettura integrale sulle modalità e sulle logiche con cui vengono istruiti i progetti
- **Ridurre**, in modo sostanziale, il tempo che intercorre tra l'esame del progetto da parte del CIPE e la consegna dei lavori. Un arco temporale che nella media supera i 14 mesi e, quindi, incide in modo sostanziale sulla crescita del valore delle opere
- **Rivisitare** le procedure di affidamento delle opere e ciò sia attraverso quanto previsto dal nuovo Regolamento del Codice degli Appalti Pubblici ultimamente approvato dal Governo, sia attraverso forme di selezione reale dei soggetti partecipanti alle gare. Prende, cioè, corpo, in modo inequivocabile, la esigenza di approfondire seriamente i **requisiti di idoneità tecnica ed economico-finanziaria dell'impresa**. Lo scorso anno, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF, lì dove si invocava la esigenza di garantire la sicurezza nei cantieri, si ribadiva che è necessario intervenire in modo organico nell'assetto organizzativo della impresa di costruzione. Le imprese di costruzione, in Italia, si precisava sempre nell'Allegato Infrastrutture, denunciano una relativamente bassa "**performance**" in termini di efficienza industriale. In altre parole, non esiste ancora un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive ed agevolate, viceversa, la crescita industriale di quelle migliori. La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare di un sistema di "**rating**" delle imprese gestito da società specializzate. Il "**rating**" dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: **numero di infortuni registrati**; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la pubblica amministrazione e suoi esiti, ecc.).
- **Rafforzare il ruolo dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture**. È bene che l'Autorità svolga sempre più il suo ruolo istituzionale evitando,

ove possibile, funzioni non strettamente legate alla specifica missione prevista dalla Legge. Si ha, cioè, bisogno di una Autorità capace di dedicarsi integralmente al controllo di questo comparto chiave della crescita e dello sviluppo del Paese

- **Ricorrere**, ove possibile, allo strumento del Partenariato Pubblico Privato. Il coinvolgimento dei privati nella realizzazione e gestione di una infrastruttura consente un controllo incrociato che dà trasparenza alla intera evoluzione dell'opera e, soprattutto, identifica le reali responsabilità nella conduzione dei lavori
- **Controllare** il costo di un'opera a consuntivo e non solo nella fase di affidamento. Per questo motivo andrà identificata una procedura che preveda un premio se l'esecutore dell'opera ha rispettato i tempi contrattuali, se ha limitato il ricorso alle riserve, se ha mantenuto i livelli di costo dell'opera
- **Rafforzare** la funzione di monitoraggio, già prevista dal Decreto Legislativo 190/2002, della Struttura Tecnica di Missione. Attraverso la Banca Dati attualmente caricata ed aggiornata trimestralmente dai RUP e che dovrà poi essere organizzata secondo i principi indicati al capitolo 3° - paragrafo 2.1, la Struttura Tecnica di Missione è in condizione di verificare l'avanzamento reale dei lavori, il mantenimento delle caratteristiche di base del progetto approvato dal CIPE, il numero di riserve e l'aumento del costo dell'opera. In questa ottica si potrebbe prevedere, in via legislativa, che il superamento di determinate percentuali di incremento della spesa o un rilevante aumento dei tempi di realizzazione della infrastruttura (predeterminato dalla legge stessa) comporti, automaticamente, controlli e ulteriori azioni sulle attività gestionali della stazione appaltante, ferma restando ogni competenza del CIPE in merito alla eventuale revoca del finanziamento.

#### ▪ **La riforma del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici era ed è il comune denominatore di tutti gli interventi che caratterizzano la offerta infrastrutturale del Paese e, al tempo stesso, è il riferimento chiave di ogni decisione che caratterizza le evoluzioni sia dei materiali che delle tecniche realizzative.

Per garantire questa funzione, alla luce anche dei cambiamenti sostanziali che si sono succeduti in questi ultimi anni, è urgente l'avvio di un processo di riforma sostanziale dell'attuale organismo.

I cambiamenti, in particolare, nel complesso comparto dei lavori pubblici sono stati caratterizzati:

- dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo e dal Decreto Legislativo 190/2002 (Decreto attuativo della Legge Obiettivo)
- dalla Riforma del Titolo V° della Costituzione che ha ridefinito i ruoli e le competenze delle Regioni
- dalla istituzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha unificato i Dicasteri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e delle Aree Urbane
- dalla trasformazione in Società per Azioni delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS e quindi in organismi sottoposti, a maggior ragione, al controllo della qualità progettuale
- dal nuovo approccio alle fasi istruttorie dei progetti che prevedono anche valutazioni di carattere ambientale come la VIA, la VAS e la VINCA (Valutazione di incidenza Ambientale)
- dal nuovo Regolamento sul Codice degli Appalti
- dalla istituzione dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici dei lavori, servizi e forniture
- dalla evoluzione organizzativa e funzionale della Protezione Civile

A questa serie di cambiamenti non ha fatto seguito una riorganizzazione strutturale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e, soprattutto, è esplosa una normativa a scala regionale che in molti casi, soprattutto per quanto concerne il comparto urbanistico – programmatico, rischia di mettere in crisi la omogeneità degli strumenti.

Oltre ai compiti istituzionali, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici deve, quindi, trovare il suo nuovo vero ruolo nelle attività di supporto, di indirizzo e di consulenza, così da costituire il nuovo centro della cultura tecnica del Paese, aperto a tutte le istanze dei principali attori del mondo delle costruzioni, tra cui le Associazioni di categoria, che devono rappresentare il necessario collegamento con le specifiche esigenze degli operatori.

D'altra parte il DPR del 2006 con cui è stato riordinato il Consiglio stabilisce che lo stesso "esprima parere obbligatorio sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di euro, nonché parere sui progetti delle altre stazioni appaltanti che siano pubbliche amministrazioni, sempre superiori a tale importo, ove esse ne facciano richiesta".

A tale riguardo e nell'ambito dei pareri obbligatori, è necessario che la procedura che porta all'emissione del "parere" sia rivitalizzata sotto il profilo formale e negli effetti che essa può produrre nei confronti dei soggetti pubblici che svolgono il ruolo di Amministrazione attiva.

Ma sul versante dei pareri facoltativi il ruolo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovrà rivitalizzarsi riprendendo la grande potenzialità ed indiscussa autorevolezza che ha avuto in passato per ricostituire, all'attualità, l'Istituto di riferimento dell'intero comparto della Pubblica Amministrazione preposto all'attuazione delle opere, espletando per questo settore un'attività consultiva e di supporto imprescindibile, ancorchè facoltativa.

In questo ambito si ritiene elemento qualificante l'introduzione di una capacità di analisi in campo economico, e specificatamente nel comparto economico-transportistico, utilizzando anche le specifiche competenze delle diverse Direzioni Generali del Ministero.

Inoltre, il progressivo incremento delle competenze delle Regioni e degli Enti locali, anche conseguente all'attuazione della riforma del Titolo V della Costituzione – c.d. federalismo fiscale e demaniale – rende opportuno disegnare un aggiornamento delle modalità di “funzionamento” del Consiglio superiore in ordine:

- all'impatto delle attività consultive del Consiglio Superiore nei riguardi della competenza legislativa concorrente delle Regioni in ordine al governo del territorio, porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e navigazione, produzione trasporto e distribuzione dell'energia;
  - all'armonizzazione degli effetti del federalismo fiscale e demaniale sull'attività consultiva del Consiglio Superiore afferenti ai pareri facoltativi resi alle Regioni e agli Enti locali;
- **Una nuova organizzazione della distribuzione delle merci**

Come evidenziato in precedenza la costruzione autonoma di possibili itinerari e, quindi, la illusione di autogenerare una offerta è la vera patologia del sistema e, soprattutto, rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.

In questa grave patologia il danno maggiore viene riscontrato proprio attraverso l'elevato consumo energetico e, quindi, attraverso la forte incidenza del costo del trasporto sul valore della merce trasportata.

In questa ottica va rilevato che **il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.**

In realtà “bruciare” carburante, per un Paese – quale è il nostro - totalmente dipendente in campo di risorse energetiche, è sicuramente uno dei paradossi più indecifrabili del nostro sistema economico.

Per questo motivo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno intraprendere, almeno per quanto concerne il sistema dei trasporti e della logistica, una serie di azioni mirate proprio alla ottimizzazione dell'intero ciclo della movimentazione, prospettando

sin dal giugno del 2008 una proposta mirata alla ottimizzazione della distribuzione delle merci attraverso la seguente serie di azioni:

- Le Ferrovie dello Stato avrebbero dovuto produrre un crash programme mirato a trasferire, sugli assi ferroviari di lunga percorrenza, una rilevante quantità di merci oggi su strada. Infatti sugli assi ferroviari come Reggio Calabria – Bologna – Milano – Europa; Reggio Calabria – Roma – Genova – Torino – Europa; Lecce – Bari – Bologna – Europa è possibile aggregare una rilevante quota di merci oggi gravitante, sempre su tali assi, ma su strada.
- Le grandi aziende produttrici di auto, di materiali ferrosi, di prodotti dell'edilizia (cemento, calce, inerti, ecc.), cioè le aziende che producono ed affidano a terzi la movimentazione di merci (congeniali al trasporto su ferrovia), avrebbero dovuto prospettare un quadro di esigenze ai vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci ben identificato.
- Le grandi aziende di produzione del comparto food che giornalmente generano un volume di traffico, sia per la lunga che per la breve percorrenza, pari al 30% del volume globale, avrebbero dovuto redigere un piano di ottimizzazione del processo di movimentazione mirato alla riduzione, almeno fino alla soglia del 30%, del carico a vuoto.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta dell'Autotrasporto, con il supporto dell'A.N.A.S. e delle Società concessionarie di reti autostradali, avrebbe dovuto istituire un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane avrebbero dovuto produrre un apposito piano per ottimizzare la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

Tutto questo finora non è avvenuto sia perchè la recessione ha trasferito su altre emergenze l'attenzione dei vari attori del comparto, sia perché ancora nel nostro Paese non è stato recepito, in modo adeguato, il concetto di logistica.

La filiera logistica, o meglio, la intelligenza logistica è senza dubbio esplosa ma ancora non si è radicata in quanto una serie di aspetti quali:

- la capillarità della produzione;
- la capillarità della distribuzione;
- la inesistenza di piani del commercio;
- il disegno urbanistico legato al costruito, cioè alle città intese come serbatoio dell'abitare;
- l'abitudine o le abitudini dei consumatori;
- la distinta articolazione ed organizzazione territoriale

**costituiscono un sistema di equazioni complesso e difficile da analizzare e studiare** con la conseguente impossibilità di coglierne compiutamente le problematiche applicative non consentendo agli analisti di capire perché, ad esempio, il 75% di consumi food e no food dell'area romana siano prodotti in ambiti esterni alla regione Lazio e, nel caso di Napoli e di Milano, rispettivamente il 30% ed il 40% all'interno delle regioni Campania e Lombardia.

Pertanto si rende necessaria una vera e propria rivoluzione culturale imposta da una serie di fattori tra cui il più significativo è il seguente:

- il costo del trasporto nelle aree urbane rappresenta il **33%** del costo dell'autotrasporto, cioè incide per un valore di **21.500 milioni di €**;

**Un Paese può davvero abbattere i costi della produzione e della distribuzione se la logistica è un comune denominatore di tutti i processi, se la logistica è l'unico DNA della gestione di un Paese industrialmente avanzato.**

L'evoluzione concettuale fin qui auspicata deve tener conto dei grandi cambiamenti avvenuti proprio negli ultimi anni tra i quali, ad esempio, si citano il passaggio dal dirigismo al liberismo, dal centralismo al federalismo, dai corridoi interni a quelli euroasiatici, dai piani nazionali al master plan comunitario.

Come già ribadito quasi in tutti gli Allegati Infrastrutture occorre fare, una volta per tutte, chiarezza sul significato che continuiamo a dare **agli ambiti della produzione e agli ambiti del consumo.**

Sono cioè i grandi centri siderurgici, le grandi aree industriali, ancora gli ambiti più significativi della produzione?

Torino, Porto Marghera, il tessuto industriale lombardo, Taranto, Bagnoli, Augusta, ecc., non sono più gli ambiti in cui si concentrano le attività produttive. Nell'intero territorio nazionale, ad esempio, quattro aree territoriali (Veneto, Marche, Lazio e Campania) sono oggi ricche di una intensità produttiva latente di gran lunga superiore ai luoghi classici che fino ad un decennio fa rappresentavano veri catalizzatori di processi produttivi.

Infatti, se per un attimo, ci liberiamo della trama geografica regionale, scopriamo, partendo dal sud del Paese, che ad esempio;

- l'asse geoeconomico Martina Franca – Bari – Barletta è un asse in cui si concentra oltre il 16% della produzione meridionale,

- l'asse Nola – Marcianise – Napoli – Salerno raggiunge e supera il 28% della produzione meridionale, il sistema abruzzese oltre il 15%.

In sostanza in queste tre aree si produce circa il 60% della produzione del Mezzogiorno; tali aree, però, non hanno nulla a che fare con i sedimi classici, vecchi e nuovi della produzione.

Questo approccio evidenzia come, in soli venti anni, sia cambiata completamente la dimensione, la tipologia e l'ubicazione del sistema produttivo.

Un simile cambiamento è avvenuto anche nell'area centrale e settentrionale del Paese ed è coerente con quanto accaduto in tutta l'Europa.

Ebbene fino al 2002, cioè fino all'avvio del processo di infrastrutturazione attivato dalla Legge Obiettivo, le reti infrastrutturali rispondevano ancora alla vecchia geografia industriale, e, pertanto, non rispondevano alle esigenze generate da questa evoluzione.

Alla luce di queste considerazioni emerge quanto complessa sia la nuova realtà del mondo della produzione.

L'unico dato certo e significativo sta nel fatto che le attività produttive saranno sempre meno individuabili in modo statico in determinati sedimi e, soprattutto il processo produttivo di determinate tipologie merceologiche cambierà con ritmi sempre più veloci.

Come detto in precedenza le aree urbane, medie e grandi, diventeranno in modo irreversibile, le sedi del consumo.

Le attività del terziario come catalizzatrici dei processi legati al consumo, da un lato, ed il rafforzamento di determinate abitudini, dall'altro, **hanno in realtà cambiato il tessuto connettivo della vendita dei prodotti e, al tempo stesso, hanno mantenuto stabile le sedi del consumo.**

Queste due peculiari caratterizzazioni della economia legate alla produzione ed al consumo presentano, come comune denominatore, la loro stretta connessione e dipendenza dalla rete dei trasporti, dalla organizzazione della logistica, dalla qualità dei servizi di trasporto, dalla ottimizzazione dei processi di scambio.

Occorre quindi che il Piano della Logistica dedichi espressamente un semestre alla identificazione di azioni capaci di costruire una interazione efficiente tra ambiti della produzione ed ambiti dei consumi; approfondendo, come già fatto nella prima stesura del Piano stesso, alcune filiere logistiche; il medesimo Piano dovrà rendere operativa la proposta avanzata lo scorso anno di interazione tra gomma e ferro, tra distribuzione su gomma e aggregazione su ferro mirata al contenimento dei consumi energetici.

In tale contesto, inoltre, non può essere dimenticata, nel sistema di navigazione italiano, la navigabilità delle acque interne. Dopo anni di oblio ed inerzia un moderno sistema di navigazione interna della Valle padana torna di grande attualità, non soltanto per gli innegabili vantaggi di natura economica e traspostici, così come ricordato nell'allegato 2009, ma anche per le nuove necessità legate al contenimento delle polveri sottili (Pm10). Al riguardo il Ministero dell'Ambiente ha presentato una prima bozza di DDL .

Ottimizzare il processo di distribuzione delle merci significa aumentare davvero il Prodotto Interno Lordo. A tal fine sarebbe sufficiente rendere efficiente per una soglia di appena il 10% il ciclo di alcune supply chain per ottenere una riduzione dei costi di almeno 2 miliardi di €.

### **L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus, del Brennero e del Terzo Valico dei Giovi sul Corridoio Rotterdam - Genova**

Non possiamo sottovalutare la procedura che ci farà passare da un quadro programmatico e progettuale definito alla reale fase realizzativa.

Riteniamo utile, nel presente Allegato, anticipare, nelle linee generali, i vari momenti, i vari atti necessari per evitare di considerare simili scelte strategiche solo come dichiarazioni programmatiche.

Intanto è opportuno ricordare che con la Legge 191/2009 è stata riconosciuta la possibilità di realizzare un'opera complessa per lotti costruttivi, e per evitare che le opere rimanessero incomplete, il Legislatore ha altresì previsto un chiaro impegno programmatico e finanziario dello Stato.

In particolare l'articolo 2, comma 232, 233, 234 disciplina, in modo dettagliato, un nuovo procedimento volto a garantire interventi complessi interni al territorio nazionale ed ubicati su reti TEN – T, sì da diventare riferimento procedurale obbligato per la realizzazione di tre infrastrutture chiave per la crescita e lo sviluppo della Unione Europea: i nuovi tunnel ferroviari del Frejus, del Brennero e del Terzo Valico dei Giovi (Tre valichi ubicati su tre distinti Progetti Prioritari: Progetto Prioritario 1, Progetto Prioritario 6 e Progetto Prioritario 24). Ed è davvero interessante che l'art. 2 al comma 234 precisi che l'“**Allegato Infrastrutture dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233**”.

#### **Articolo 2**

**232.** Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei

TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali il CIPE può autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni:

a) il costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, devono costituire almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera; in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera;

b) 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 cronoprogramma 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;

c) 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 di cui all'alinea, 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.

**233.** Con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.

**234.** Il Documento di programmazione economico-finanziaria – Allegato Infrastrutture dà distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233.

Con riferimento al tunnel del Brennero, inoltre, il Decreto Legge 78/2010 convertito con Legge 122/2010, all'art. 47, ha ribadito la modalità del cd. finanziamento incrociato strada – ferrovia, e precisato che il fondo riserva di cui all'art. 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997 n. 449 è destinato oltre che al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie, anche alla realizzazione delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona,

con ciò stabilendo quindi per la prima volta che l'intero asse del Brennero comprende e prosegue fino al nodo stazione di Verona.

**Art. 47**

*(( 1. All'articolo 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, sono apportate le seguenti modificazioni:*

*a) al comma 2 le parole: «31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «31 luglio 2010»;*

*b) il comma 2-bis e' sostituito dal seguente: «2-bis. - La società ANAS S.p.A., salva la preventiva verifica da parte del Governo presso la Commissione europea di soluzioni diverse da quelle previste nel presente comma che assicurino i medesimi introiti per il bilancio dello Stato e che garantiscano il finanziamento incrociato per il tunnel di base del Brennero e le relative tratte di accesso nonché la realizzazione da parte del concessionario di opere infrastrutturali complementari sul territorio di riferimento, anche urbane o consistenti in gallerie) entro il ( 31 dicembre) 2010 pubblica il bando di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero. A tal fine il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, impartisce direttive ad ANAS S.p.A. in ordine ai contenuti del bando di gara e del relativo capitolato o disciplinare) ivi compreso il valore della concessione, le relative modalità di pagamento e la quota minima di proventi ( annuale, comunque non inferiore a quanto accantonato in media negli esercizi precedenti) che il concessionario è autorizzato ad accantonare nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, (nonché l'indicazione delle opere infrastrutturali complementari, anche urbane o consistenti in gallerie, la cui realizzazione, anche mediante il ricorso alla finanza di progetto, deve rientrare tra gli obblighi assunti dal concessionario) Il predetto bando deve prevedere un versamento annuo di 70 milioni di euro, a partire dalla data dell'affidamento e fino a concorrenza del valore di concessione, che viene versato all'entrata del bilancio dello Stato.*

*Nella determinazione del valore di concessione, di cui al periodo precedente, vanno in ogni caso considerate le somme già erogate dallo Stato per la realizzazione dell'infrastruttura».*

*2. All'articolo 55 comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, sono apportate le seguenti modifiche:*

*a) al primo periodo, le parole: «la società Autostrada del Brennero S.p.A.» sono sostituite dalle seguenti: «la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero».*

*b) al primo periodo, dopo le parole: «il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie» sono aggiunte le parole: «nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona».*

*c) al secondo periodo, le parole: «Tale accantonamento e' effettuato in esenzione d'imposta» sono sostituite dalle seguenti: «Tale accantonamento nonché il successivo utilizzo sono effettuati in esenzione di imposta».*

*d) al terzo periodo le parole: «dalla società Autostrada del Brennero S.p.A. entro il 30 giugno 1998» sono sostituite dalle seguenti: «dalla società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero entro il 31 dicembre 2011» e le parole «con decreto del Ministro dei lavori pubblici d'intesa con il Ministro dei Trasporti e della navigazione entro il 31 dicembre 1998» sono sostituite dalle seguenti «con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro il 30 giugno 2012».*

Conseguentemente, occorre dare seguito ai seguenti atti:

- Definizione dell'Accordo Internazionale Italo – Austriaco da far approvare in Parlamento. Tale adempimento impone un immediato insediamento di un gruppo di lavoro congiunto (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ferrovie dello Stato, Provincia di Trento, di Bolzano e di Verona, Regione Veneto) con cui predisporre lo schema del provvedimento attuativo della programmazione delle risorse necessarie all'avvio e al completamento dell'opera;
- Verifica del rispetto del Protocollo di Intesa sottoscritto dalla Germania, dall'Austria e dall'Italia il 19 maggio 2009, in relazione ai compiti ed alle attività della “**Brenner Corridor Platform**” e degli impegni assunti dalle Nazioni firmatarie. In particolare nel protocollo del 19 maggio 2009 viene precisato:

**I Ministri dei Trasporti e delle Infrastrutture di Germania, Austria e Italia decidono, ciascuno per il proprio ambito di competenza, quanto segue:**

**1) Per la Germania:**

- di far effettuare lo studio per l'accesso tedesco al Brennero Monaco – Rosenheim – Kiefersfelden – confine Germania/Austria, inclusa l'interconnessione “Truderinger Kurve”, nell'ambito dell'attuale verifica del Piano generale dei trasporti ferroviari entro l'inizio del 2010 e, in base ai relativi risultati, di stipulare un accordo con l'Austria relativo ad un potenziamento coordinato dell'infrastruttura ferroviaria per effettuare delle analisi comuni ed approfondite della fattibilità tecnica di possibili varianti di potenziamento, si intende presentare delle richieste comuni di cofinanziamento all'UE;
- di portare avanti il potenziamento dell'accesso tedesco al Brennero, coerentemente alle esigenze di potenziamento individuate nel risultato delle analisi, nell'ambito delle risorse di bilancio a disposizione
- di esaminare la possibilità di un finanziamento incrociato per l'accesso tedesco al Brennero sulla tratta Rosenheim – Kiefersfelden - confine Germania - Austria

**2) Per l'Austria:**

- di concordare con la Germania il valico tra la Germania e l'Austria nell'ambito della definizione del tracciato per le tratte Kundl/Radfeld – Kufstein, e di affidare l'incarico relativo agli studi di dettaglio in tempi utili e di concerto con il lato tedesco
- di stipulare un accordo con la Germania per il potenziamento coordinato dell'infrastruttura ferroviaria in riferimento alla tratta di accesso nord Monaco-Rosenheim-Kufstein; l'obiettivo è la presentazione congiunta di richieste di cofinanziamento da parte dell'UE
- di realizzare in collaborazione con l'Italia la Galleria di Base del Brennero nei termini previsti entro il 2022 e di intraprendere tutti i passi necessari a questo fine, in particolare quelli riguardanti il finanziamento
- di introdurre il finanziamento incrociato ai sensi della Direttiva 2006/38/CE nella parte del corridoio del Brennero in territorio austriaco, in maniera coerente, per sfruttare tutte le possibilità di tale modalità di finanziamento

**3) Per l'Italia:**

- di realizzare in collaborazione con l'Austria la Galleria di Base del Brennero, come da programma dei lavori, entro il 2022 e di intraprendere tutti i passi necessari a questo fine, in particolare quelli riguardanti il finanziamento
- di portare attivamente avanti la progettazione dettagliata delle tratte prioritarie della

linea di accesso sud, in modo da permettere l'ottenimento della delibera dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) entro il 2012 e da poter avviare i lavori su questa tratta entro il 2014 e metterla in esercizio in tempo utile

- di avviare per tempo la progettazione delle sezioni non prioritarie per evitare che si creino dei colli di bottiglia sulla linea di accesso sud
- di introdurre il finanziamento incrociato come previsto dalla direttiva 2006/38/CE affinché questa forma di finanziamento venga sfruttata a pieno
- di decidere in merito all'utilizzazione del fondo accantonato ai sensi della legge finanziaria del 27.12.1997, e di predisporre per tempo la gara dell'Autostrada del Brennero A22, affinché la possibilità del finanziamento incrociato possa essere prevista nel nuovo contratto di concessione e quindi utilizzata nella massima misura possibile

**I gestori dell'infrastruttura ferroviaria DB NETZ AG, ÖBB IB e RFI S.p.A. dichiarano quanto segue, ciascuno per il proprio ambito di competenza:**

1. di aggiornare lo studio sulla capacità già eseguito in base all'attuale sviluppo del traffico, in cooperazione con RNE Brenner, per ottimizzare il potenziale di trasferimento e, se necessario, di ampliare e/o approfondire lo studio (PAB 2009, provvedimento 16).
2. di voler concertare le esigenze a lungo termine in termini di potenziamento dei centri intermodali per il trasporto combinato aventi delle relazioni di traffico con il Brennero, stabilendo un nesso diretto con le previsioni sul traffico, il potenziamento dell'infrastruttura e le capacità della linea Monaco - Verona e di elaborare ulteriori studi secondo le esigenze (PAB 2009, provvedimento 19).
3. di creare, a breve e medio termine, le necessarie capacità di trasbordo aggiuntive nei terminal del trasporto combinato (PAB 2009, provvedimenti 20, 22, 23, 24)
4. di introdurre il sistema unitario europeo di comando del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System – ERTMS) con le componenti "sistema di comando e controllo europeo" (ETCS) e il sistema di telecomunicazioni mobile per ferrovia GSM-R nei tempi previsti; ÖBB IB implementerà il sistema GSM-R nei tempi previsti e possibilmente entro il 2009.
5. di provvedere all'armonizzazione di tutti gli altri possibili aspetti dell'interoperabilità affinché già a breve termine le possibili capacità delle linee ferroviarie esistenti possano essere ottimizzate
6. di portare avanti i lavori relativi per il raggiungimento di un'intesa relativa ad un comune modello d'esercizio (ÖBB e RFI) per la Galleria di Base del Brennero, volto ad un utilizzo economicamente efficiente della Galleria di Base del Brennero ed in coerenza con il ruolo assegnato ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

**I Presidenti delle Province/ Il Primo Ministro delle Province/ dei Länder dichiarano quanto segue, in riferimento alla rispettiva area di competenza:**

1. di istituire un monitoraggio ambientale comune tra Monaco e Verona da parte delle autorità locali competenti in materia di ambiente e trasporti
2. di sostenere le misure di gestione del traffico che dovessero derivare dal monitoraggio ambientale, e di coordinarle congiuntamente
3. di promuovere il trasporto combinato non accompagnato, adottando dei provvedimenti infrastrutturali e relativi alla politica dei trasporti.
4. di favorire l'offerta dell'autostrada viaggiante in direzione nord e sud

- Identificazione dell'Asse Monaco – Verona, costituito dal Valico del Brennero e dai quattro lotti della Fortezza – Verona e verifica della possibilità di utilizzare la procedura di cui all'art. 2, commi 232 e 233 della legge n. 191/2009 per l'intera opera nel rispetto della copertura degli impegni complessivi prevista da tale normativa;

- predisposizione dei decreti attuativi del decreto legislativo 25 gennaio 2010 n. 7 ("Attuazione della direttiva 2006/38/CE, che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture", pubblicato sulla G.U. n. 32 del 9 febbraio 2010).

Sono atti che vanno definiti in tempi certi per poter accedere in modo adeguato e difendibile alle ulteriori risorse previste dal Fondo delle Reti TEN – T.

Nel caso del tunnel ferroviario del Frejus alle azioni prima riportate bisognerà aggiungere quella relativa all'approvazione del progetto di massima da parte del CIPE.

Bisogna ricordare che, per quanto concerne l'Accordo internazionale da sottoscrivere con la Francia, sono già state avviate le procedure per l'apertura di un tavolo per la definizione di tale provvedimento. Siamo in grado, però, sin da ora di identificare le scadenze temporali che dovranno essere coerenti con quanto già assicurato a livello comunitario. In particolare:

- entro l'anno sarà sottoposto all'esame del CIPE, come detto prima, il progetto di massima
- entro il primo trimestre del 2011 dovrebbero concludersi i lavori del tavolo bilaterale italo – francese per la ridefinizione dell'Accordo
- entro il 2011, sempre coerentemente alle disponibilità finanziarie, sarà identificato un lotto costruttivo del tracciato.

Per quanto concerne il Terzo Valico dei Giovi bisognerà chiedere formalmente alla Unione Europea la copertura fino al 20% del costo dell'intervento in quanto trattasi di un valico essenziale per la funzionalità dell'intero Corridoio comunitario Rotterdam – Genova.

#### • **La istituzione di Società di Corridoio**

Onde evitare un dibattito sulla primogenitura si ritiene opportuno ricordare che il concetto di "Società di Corridoio" è comparso per la prima volta in Italia ed in Europa nell'Allegato Infrastrutture del 2009, approvato dal Parlamento italiano nell'agosto 2008.

Proprio durante la rivisitazione delle Reti TEN – T, una rivisitazione che nell'arco di poco tempo ci porterà alla quarta fase evolutiva della pianificazione Comunitaria (la prima fase quella di Christophersen e Delors con i Corridoi paneuropei, la seconda fase con la prima famiglia delle Reti TEN – T, la terza fase quella dei Progetti Prioritari di Van Miert e della De Palacio, la quarta fase voluta dal nostro Paese e che dopo la Conferenza di Napoli del 2009 e di Saragozza del 2010 si caratterizzerà come la fase della costruzione della "Rete" della Unione Europea), è necessario qualificare non solo programmaticamente ma anche dal punto di vista gestionale i Corridoi finora definiti o parti fondamentali di essi.

Nel caso dei Corridoi definiti dal Gruppo Van Miert ed approvati dalla Unione Europea il 21 aprile 2004, è possibile, sin da ora, soprattutto grazie ai Coordinatori di Corridoio, cui tra l'altro compete anche il compito di identificare e di supportare le modalità per la ricerca sui mercati delle risorse necessarie per realizzare gli assi infrastrutturali, definire una chiara elencazione delle possibili "aree di convenienza".

Prende corpo così, automaticamente, un organismo indipendente legato non alla realizzazione di un determinato asse infrastrutturale ma, come nel caso della **Brenner Corridor Platform**, un organismo che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che gestiscono anche attività intermodali (piastre logistiche, interporti, ecc.) direttamente e indirettamente legate alla realizzazione del nuovo tunnel ferroviario.

L'aggregazione di vari soggetti interessati alla realizzazione del Corridoio può generare una Società cui affidare la gestione dell'intero "Sistema Corridoio".

- **Un nuovo rapporto tra Concedente e Concessionario.**

Nella ipotesi di rivisitazione delle competenze e delle funzioni dell'ANAS si è avuto modo di ricordare la singolarità, vissuta nel 2007, dall'ANAS quando per alcune realtà territoriali come il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, il Lazio ed il Molise, si è privata del ruolo di soggetto "concedente" e lo ha diviso con tali Amministrazioni Regionali.

Come riportato nel Paragrafo "I soggetti al contorno: GRUPPO FS, ANAS, ENAC, ENAV, AUTORITÀ PORTUALI" del Capitolo I, si rende necessario un approfondimento degli attuali rapporti tra Concedente e Concessionario

Occorre anche ipotizzare procedure di concessione che prevedano oltre alla realizzazione e alla gestione temporale di assi autostradali anche la contestuale possibilità di affidare al Concessionario la realizzazione e la gestione di altre attività collegate con il comparto trasportistico quali aree intermodali, nodi stazione, impianti di stoccaggio, aree destinate ad attività del terziario, ecc.

Una rivisitazione di ruoli e di funzioni che necessariamente deve tener conto anche delle ultime prescrizioni formulate dal CIPE alle Convenzioni sottoscritte dall'ANAS e da vari Concessionari entro il 31 luglio del 2010. Esaminando tali prescrizioni si evince chiaramente una precisa volontà dello Stato nel trasferire al privato, ove possibile, una quota rilevante della copertura dell'investimento. Questo approccio impone quindi una peculiare "analisi dei rischi" ed un naturale passaggio dal rapporto concessorio a quello del Partenariato Pubblico Privato.

Questo impone una chiara identificazione degli oneri e dei doveri del pubblico e del privato ed anche una chiara e trasparente misura e assegnazione dei proventi.

Questo cambiamento dei rapporti non deve in alcun modo mettere in crisi i rapporti contrattuali in essere deve però evitare che la serie di nuovi rapporti concessori contenga delle anomalie che nei fatti rischiano di danneggiare il concedente.

PAGINA BIANCA