

modifica ai commi 83 e 84 citati si tendeva a garantire una maggiore trasparenza al rapporto concessorio ed un'attiva presenza del NARS e del CIPE e delle stesse commissioni parlamentari competenti. Il DL 8 aprile 2008 n. 59 (convertito nella legge 6 giugno 2008 n. 101) ha apportato ulteriori modifiche all'art. 2 comma 82 del citato DL n. 262/06 ribadendo che la convenzione unica sostituisce quella originaria ma eliminando il riferimento al periodo entro il quale essa era soggetta al perfezionamento e alla revisione e stabilendo che "sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la Società ANAS S.p.A. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data dell'entrata in vigore" del decreto in oggetto.

C'è da chiedersi se quest'ultima modifica escluda quelle garanzie di trasparenza e di controllo cui erano chiamati dalle norme prima citate, il NARS e il CIPE.

Nell'ambito della priorità politica 1 (sviluppo delle infrastrutture e delle opere strategiche), indicata nella Direttiva per il 2007 il Ministro, nell'ambito dell'obiettivo strategico denominato: "Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture stradali, ferroviarie ed aeroportuali", identifica l'obiettivo operativo inerente alla predisposizione di linee guida o protocolli, quale parte integrante della Convenzione Unica, per il conseguimento di maggiore efficienza ed efficacia delle funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza nei confronti dell'ANAS S.p.A. e delle concessionarie autostradali⁵⁴. Nell'ambito della seconda priorità politica (sicurezza), il Ministro delle infrastrutture, in ossequio all'Area d'Intervento relativa al potenziamento della sicurezza delle infrastrutture, ha enucleato l'obiettivo strategico del "*Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture*"⁵⁵.

Al Ministero viene affidato dalla Direttiva per il 2007 il compito di realizzare l'obiettivo strategico "Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche". Nell'ambito di questo obiettivo strategico, attuativo della "priorità politica n. 3, si pone l'obiettivo operativo della definizione dei criteri posti dal comma 551 della legge finanziaria 2007⁵⁶.

La direttiva ministeriale per il 2008 ("Indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione per l'anno 2008" del 2 febbraio 2008) riconosce che gli interventi strutturali devono portare al miglioramento della competitività del Paese, dando priorità alle opere già iniziate⁵⁷.

⁵⁴ L'obiettivo in questione consiste nella realizzazione di un documento previsto dalla finanziaria 2007 per il conseguimento della predetta efficacia nell'ambito delle funzioni di controllo e di vigilanza nei confronti della concessionaria principale e delle concessionarie autostradali. Nel secondo obiettivo operativo, indicato dalla Direttiva, il Ministero delle infrastrutture è chiamato a predisporre il testo della Convenzione Unica tra il Ministero stesso e l'ANAS S.p.A., così come previsto dal comma 1018 della finanziaria 2006, testo che ad oggi non risulta aver avuto il parere favorevole della competente Commissione Parlamentare.

⁵⁵ Questo obiettivo strategico viene attuato attraverso una serie di obiettivi operativi, tra cui anche quello relativo al monitoraggio della sicurezza sulla A3 Salerno-Reggio Calabria, con particolare riferimento ai periodi di esodo ed all'informazione all'utenza. In questo modo si vuole sensibilizzare l'ANAS S.p.A. ad una particolare attenzione alle condizioni di sicurezza su quel tratto autostradale, spesso oggetto di vigilanza da parte della stampa e degli organi di informazione di massa, nonché all'opportunità di offrire all'utenza una serie di informazioni utili per l'utilizzo di quella tratta più volte sottoposta a lavori in corso. Il Ministero dovrà quindi impartire all'ANAS S.p.A. le opportune indicazioni e verificare i risultati concreti.

⁵⁶ Questo obiettivo operativo è finalizzato al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle funzioni di competenza statale in campo infrastrutturale, attraverso riconoscimenti economici destinati a personale dell'Amministrazione applicato alle attività di programmazione, indirizzo, vigilanza tecnica ed operativa e controllo sull'ANAS S.p.A. e sui concessionarie autostradali.

⁵⁷ Al Ministero è affidata la vigilanza sull'attuazione del Contratto di Programma ANAS 2007 e della direttiva di cui al comma 1023 della finanziaria 2007. Viene identificato il "piano di azione": "Vigilanza sull'attività dell'ANAS e aggiornamento del relativo Contratto di Programma", a sua volta distinto nel primo obiettivo operativo tendente al monitoraggio degli interventi relativi a reti stradali di interesse nazionale nonché alle autostrade di competenza dell'ANAS S.p.A., con la finalità di controllare l'attività svolta dall'ANAS S.p.A. nell'ambito degli interventi

Riveste grande interesse l'obiettivo strategico rivolto alla vigilanza sull'ANAS S.p.A. quale soggetto *concedente* e *gestore* della rete autostradale. In quest'ambito il piano d'azione consiste nella stipula di convenzioni, nel controllo dei pedaggi autostradali, nell'adozione di un'apposita carta dei servizi, e nell'eventuale gestione e finanziabilità di nuove opere relativamente alle società concessionarie e all'ANAS S.p.A.⁵⁸.

3.1.4.2. La nuova configurazione dell'ANAS

La società ANAS S.p.A. nasce dalla trasformazione dell'ente pubblico economico ANAS in società per azioni attraverso la privatizzazione avvenuta con il citato DL n. 138/02. La trasformazione in società per azioni era stata attivata al fine di elevare i livelli di efficienza e competitività e per ottenere un miglior coordinamento con il Governo nella realizzazione dei propri obiettivi. Si ricorda che, come più volte segnalato dalla Corte dei conti nei referti al Parlamento⁵⁹, la gestione dell'ente pubblico ANAS era caratterizzata dall'accumulo di residui attivi, che nel 2002 hanno raggiunto una consistenza di oltre euro 11 miliardi, ovvero in misura superiore al doppio dell'intero bilancio dell'ente. L'art. 7 del citato DL n. 138/2002 prevede che all'ANAS S.p.A. siano attribuiti, con concessione, i compiti di cui all'articolo 2, comma 1, lett. da a) a g) e l) del d.lgs. 26 febbraio 1994, n. 143. In altri termini all'ANAS S.p.A. sono stati assegnati, tra gli altri, i compiti di gestione della rete di autostrade di proprietà dello Stato, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle stesse, la costruzione di nuove strade ed autostrade sia direttamente che in concessione, la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione, il controllo sulla gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione. La disciplina dei rapporti tra lo Stato e l'ANAS S.p.A. è affidato ad una *convenzione di concessione* (approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 19 dicembre 2002). Questa prevede, tra l'altro, le modalità di esercizio da parte del concedente dei poteri di vigilanza e d'indirizzo sull'attività del concessionario; le modalità per la gestione, manutenzione e miglioramento delle strade ed autostrade statali e per la costruzione di nuove strade ed autostrade statali, anche mediante il ricorso a contratti di concessione a terzi da parte dell'ANAS S.p.A.; le modalità per l'erogazione delle risorse finanziarie occorrenti per l'espletamento dei compiti affidati in concessione; la durata della concessione che, in base alle recenti modifiche introdotte con la legge finanziaria 2007, non può superare i cinquanta anni. Va sottolineato che il dettato normativo prevede che le azioni della S.p.A. siano inalienabili e attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze, il quale esercita i diritti di azionista di concerto con il Ministero delle infrastrutture. Permane nei

programmati, e nel secondo obiettivo operativo attinente al monitoraggio e alla verifica dell'attuazione, da parte dell'ANAS S.p.A., della direttiva interministeriale per realizzare la concreta separazione organizzativa ed amministrativa dell'ente gestore stradale (ora trasformato in S.p.A.) dai singoli concessionari autostradali. Si tratta della direttiva interministeriale prevista dal comma 1023 della finanziaria. 2007, per attuare l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile delle attività dell'ANAS S.p.A. volte alla vigilanza e controllo sui concessionari autostradali.

⁵⁸ Gli obiettivi strategici riguardano: a) la sottoscrizione delle convenzioni uniche ANAS S.p.A./concessionarie da siglarsi entro 2008; b) attività istruttorie e di monitoraggio sugli aumenti dei pedaggi autostradali; c) accertamento ed individuazione degli indicatori di qualità minimi da utilizzare nelle carte dei servizi da adottarsi da parte delle concessionarie; d) costituzione di un gruppo di lavoro Ministero delle infrastrutture/ANAS S.p.A. per l'assoggettamento a pedaggio delle tratte gestite direttamente dall'ente gestore. Nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di Programma 2007, la Direttiva elabora un apposito piano d'azione. Il conseguente obiettivo operativo consiste nell'elaborare un documento che legittimi l'operatività dell'ANAS S.p.A. anche nel 2008. Al momento dell'emanazione della Direttiva del Ministero delle infrastrutture del 7.2.2008 rimanevano da sottoscrivere n.11 Convenzioni uniche nel settore autostradale.

⁵⁹ Da ultimo si veda il referto della Corte dei conti, Sezione del Controllo sugli enti, Deliberazione n. 22/2008 del 13 marzo 2008 sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ANAS S.p.A. per l'esercizio finanziario 2006.

confronti della società per azioni il controllo “concomitante” della Corte dei conti esercitato ai sensi dell’art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259⁶⁰. Ulteriori provvedimenti normativi emanati in epoca successiva al DL n. 138/2002 hanno introdotto una serie di innovazioni sotto il profilo gestionale dell’ANAS S.p.A.⁶¹. Con il DL n. 262/2006 convertito nella legge n. 286/2006, come modificato dal DL n. 59/2008 (convertito nella legge n. 101/2008) è stato stabilito (art. 2, comma 82) che la convenzione unica sostituisca ad ogni effetto la convenzione originaria nonché tutti i relativi atti aggiuntivi.

La legge finanziaria 2007 ha stabilito, al comma 1018, che entro sei mesi dall’entrata in vigore della predetta legge finanziaria, l’ANAS S.p.A. avrebbe dovuto predisporre un nuovo piano economico-finanziario riferito all’intera durata della sua concessione, nonché l’elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti. Il nuovo piano sarebbe stato approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, il Ministro dei trasporti e il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio del mare, sentite le competenti Commissioni parlamentari. La predetta norma prevedeva inoltre che, con analogo decreto, sarebbe stato approvato l’aggiornamento del piano e dell’elenco delle opere che l’ANAS S.p.A. predispone ogni cinque anni. In occasione di tale approvazione era prevista la sottoscrizione di una convenzione unica in cui il nuovo piano ed i successivi aggiornamenti avrebbero costituito parte integrante dell’accordo. Il successivo comma 1019 ha ricalcolato la durata della concessione ad ANAS S.p.A. postdatandola da 30 a 50 anni.

In attuazione del comma 1018 della legge finanziaria 2007 è stato predisposto il 26 giugno 2007 il nuovo *Piano economico-finanziario* per gli anni 2007-2052 dell’ANAS S.p.A., in attesa dell’approvazione del decreto interministeriale.⁶² Con il *Piano economico-finanziario* si vuole adottare un nuovo modello di funzionamento per consentire all’ANAS S.p.A. di

⁶⁰ Si ricorda che la Corte Costituzionale, con sentenza n. 466 del 28 dicembre 1993 ha riaffermato il controllo della Corte dei conti sugli enti privatizzati ex legge n. 259/1958 fino a quando permane inalterato nella sostanza l’apporto finanziario dello Stato alla struttura economica dei nuovi soggetti.

⁶¹ Tra le altre si ricorda: a) il riconoscimento da parte del Ministro dell’economia e delle finanze dell’ammontare dei residui passivi dovuti all’ANAS S.p.A.; b) l’autorizzazione all’ANAS S.p.A. a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo speciale di importo equivalente al valore dei residui passivi ad essa dovuti, finalizzato alla copertura degli oneri di ammortamento e al mantenimento della rete stradale ed autostradale nazionale, nonché alla copertura degli oneri inerenti all’eventuale ristrutturazione societaria; c) l’attribuzione ad ANAS S.p.A. delle entrate derivanti dall’utilizzazione dei beni demaniali relativamente ai quali esercita i diritti di poteri di proprietaria in virtù della concessione con lo Stato. Con queste disposizioni viene di fatto trasferita ad ANAS S.p.A. la rete autostradale e stradale nazionale (disposizione peraltro abrogata con DL 30 settembre 2005, n. 203). Nel cd. “collegato infrastrutture trasporti” (legge 1 agosto 2002, n. 166) si prevede una gestione dei residui passivi dell’ANAS attraverso la loro ricognizione periodica e l’integrazione nel fondo di riserva dell’ente di quelli non utilizzabili entro il periodo di validità del piano o programma nel quale erano originariamente inseriti o relativi ad “opere non più realizzabili”.

⁶² Detto documento riporta i principali risultati attesi del Piano economico-finanziario relativo alla nuova convenzione unica dell’ANAS S.p.A. Il Piano è stato elaborato sulla base della durata della predetta concessione fino al 2052, così come ricalcolata dalla finanziaria per il 2007. Per quanto riguarda il quadro di riferimento e gli obiettivi, il Piano riconosce che l’ANAS S.p.A. è in una fase di evidente trasformazione, nella quale si ricerca la piena attuazione di modello societario imprenditoriale e di mercato basato sui criteri di efficienza, efficacia ed economicità. Nel Piano sono state identificate le seguenti criticità relative alla fase anteriore all’adozione del citato documento programmatico : a) irrigidimento della struttura finanziaria e crisi di liquidità (dovuta essenzialmente alla distorsione del meccanismo di finanziamento della gestione corrente e del processo di realizzazione di nuove opere e alle ripetute crisi di liquidità per l’inadeguatezza delle risorse attribuite da parte dello Stato, oltre all’impossibilità di libero accesso al mercato dei capitali per l’esistenza di vincoli di finanza pubblica); b) mancato raggiungimento dell’equilibrio gestionale e depauperamento del patrimonio netto (causato da attività non remunerate, costi di struttura condizionati da modelli non ancora efficienti, insufficiente sviluppo dei ricavi di mercato, perdite in conto di esercizio); c) complessità legate all’implementazione del processo di trasformazione organizzativa (problemi legati alla trasformazione del modello organizzativo aziendale in soggetto operante nel mercato, adeguamento strutturale, rafforzamento delle professionalità e riqualificazione delle competenze aziendali).

trasformarsi definitivamente in un soggetto imprenditoriale, e di reperire direttamente sul mercato i finanziamenti necessari alla realizzazione delle opere⁶³.

Nel *Piano economico-finanziario* si prevede un *deconsolidamento* dell'ANAS dalla pubblica amministrazione sin dal primo periodo (biennio 2007-2008), con la possibilità di reperire direttamente sul mercato i finanziamenti necessari per la realizzazione delle opere senza incrementare il debito pubblico. Ulteriore vantaggio del nuovo modello dell'ANAS è costituito dall'ampliamento del volume potenziale di risorse finanziarie da reperire sul mercato con l'attivazione di opere aggiuntive a quelle realizzabili con il solo intervento pubblico già a partire dall'anno 2008 (finanziamento diretto dell'ANAS per euro 5,1 miliardi), con previsione di realizzazione di nuove opere per circa euro 79 miliardi di cui circa euro 48 miliardi finanziati dall'ANAS. A queste si aggiunge la realizzazione di investimenti complessivi (nuove opere, manutenzione straordinaria, oneri finanziari e altri oneri capitalizzati) per euro 118 miliardi, di cui oltre euro 67 miliardi a carico dell'ANAS S.p.A. Secondo il Piano economico-finanziario questo nuovo modello di funzionamento e di finanziamento consente, a parità di finanziamento pubblico, una riduzione degli impegni da parte dello Stato di circa 2,2 miliardi di euro a partire dal periodo 2008-2011 sostituendo le fonti tradizionali di finanziamento con una linea di credito da parte di istituti finanziari, risorse proprie generabili attraverso il pedaggio reale, fondi privati realizzabili con le forme di partenariato pubblico privato.

Va, peraltro, ricordato che la Direttiva per il 2007 prevedeva la predisposizione del testo della Convenzione Unica tra Ministero delle infrastrutture e l'ANAS S.p.A.

3.1.4.3. Analisi critica del piano economico-finanziario 2007-2052

Il piano economico-finanziario 2007-2052 si pone come obiettivo fondamentale l'uscita dell'ANAS S.p.A. dal perimetro della Pubblica Amministrazione, nonché l'illustrazione delle fonti di finanziamento fino alla scadenza della concessione in essere.

Si deve peraltro rilevare che detto documento programmatico presenta non pochi profili di criticità. Tra gli aspetti che necessitano di un intervento correttivo si segnalano: a) l'eccessiva durata del periodo di competenza del Piano in assenza di una prevista revisione intermedia a distanza di cinque o dieci anni dall'approvazione; b) l'assenza di procedura di verifica dei risultati concreti in relazione agli obiettivi posti dal Piano; c) la genericità dell'indicazione delle fonti di finanziamento reperibili per lo sviluppo stradale previsto nel piano degli investimenti

⁶³ Dal punto di vista del reperimento delle risorse sul mercato l'ANAS S.p.A. punta ad una evoluzione dei ricavi introducendo sulla tratta ad alta percorrenza forme di pedaggio reale sulle autostrade e sulle strade statali, oggetto di profondo ammodernamento, e in forma di "pedaggio ombra" su autostrade e strade statali, caratterizzate da volumi di traffico adeguate misurabili, ma per le quali il pedaggio reale non può essere applicato per il prevedibile impatto sociale. È prevista la sostituzione degli attuali corrispettivi di servizio ricevuti sotto forma di trasferimenti da parte dello Stato con canoni di disponibilità, basati su parametri oggettivi, misurabili a copertura dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria per tratte sulle quali non è possibile prevedere un pedaggio. E', inoltre, prevista l'integrazione di altre forme di ricavo (valorizzazione del patrimonio, attività internazionali, sovrapprezzo pedaggi). Per quanto riguarda, invece, i costi l'ANAS S.p.A. punta sull'avvio di un progressivo recupero di efficienza e di incremento di produttività delle strutture operative (attraverso l'ottimizzazione dei costi interni e delle spese esterne relative all'attività di manutenzione ordinaria) e delle strutture di supporto (attraverso la massimizzazione delle sinergie con le strutture territoriali e la razionalizzazione delle attività di pianificazione dei fabbisogni). Sul fronte degli investimenti l'attività dell'ANAS si basa sugli impegni relativi a lavori attualmente in corso e ad opere già pianificate (da completare tra il 2007 e il 2011 tramite fondi ordinari e fondi attribuiti alle opere prioritarie della legge obiettivo). Il piano di copertura finanziaria prevede: a) per le opere in corso l'utilizzo di risorse già disponibili o stanziati; b) per le opere previste nel quinquennio 2007-2011 l'utilizzo di fondi già individuati con l'ulteriore finanziamento da parte dell'ANAS degli interventi per un valore di circa euro 5,1 miliardi; c) per le altre opere l'utilizzo di contributi pubblici derivanti dalla legge obiettivo e a nuovi finanziamenti a medio-lungo termine contrattati da ANAS per le opere con pedaggio "ombra" e reale.

2007-2011; d) l'opinabilità dell'efficacia del preteso deconsolidamento dalla Pubblica Amministrazione.

A queste criticità legate all'operatività del Piano economico-finanziario 2007-2052, come già prima rilevato, si aggiunge la circostanza relativa alla contemporanea coesistenza in ANAS S.p.A. del ruolo di concessionaria dello Stato in concorrenza con altre concessionarie e, nel contempo, soggetto controllore e vigilante delle subconcessionarie.

Sul primo punto (eccessiva durata del Piano) si ritiene che il prolungamento fino a 2052 della durata del documento programmatico⁶⁴ debba essere necessariamente bilanciato dalla previsione di una scadenza fissa, o di più scadenze fisse, a distanza di un numero congruo di anni (cinque o al massimo dieci) per verificare il conseguimento degli obiettivi intermedi. Ciò consentirebbe anche di consolidare la politica di espansione di ANAS S.p.A. e di rendere verosimili i parametri economico finanziari, contenuti negli obiettivi programmatici, di volta in volta esplicitati nel documento. Inoltre una revisione predeterminata del documento programmatico in questione consentirebbe l'adeguamento degli obiettivi societari alle esigenze contingenti e agli eventuali cambiamenti socio politici che si possono verificare da oggi alla conclusione del periodo di validità del Piano.

Il secondo punto critico rilevato (assenza di procedura di verifica dei risultati) è in stretta correlazione con il primo. Si reputa opportuno segnalare la necessità di prevedere una procedura costante di verifica del conseguimento e del mantenimento degli obiettivi espressi con il Piano economico-finanziario 2007-2052 da parte di un soggetto esterno agli organi societari.

Per quanto attiene alla terza criticità rilevata (genericità nell'indicazione dei finanziamenti pubblici nel primo quinquennio di operatività del Piano), si pone in evidenza che nel cap. 5.3 del documento (Coperture) si premette che lo schema di finanziamento è articolato "... sulla base del presupposto essenziale che ANAS riesca a raggiungere l'obiettivo di essere deconsolidata dal perimetro della PA...". Pertanto, le previsioni ivi contenute, possono ritenersi corrette solamente in caso di conseguimento della predetta missione, che si pone, quindi, come snodo significativo nel contenimento del ricorso al finanziamento pubblico⁶⁵. In merito al preteso deconsolidamento dal perimetro della Pubblica Amministrazione da parte dell'ANAS S.p.A., che si pone quale linea di tendenza dell'operato della concessionaria, a partire dalla trasformazione dell'ente pubblico economico in società per azioni, con la privatizzazione avvenuta sorgono alcune perplessità. Detto deconsolidamento, che costituisce senza dubbio uno degli obiettivi primari del Piano, viene perseguito per consentire all'ANAS S.p.A. di acquisire una normale operatività finanziaria e di reperire direttamente sul mercato i finanziamenti necessari per la realizzazione delle opere⁶⁶. La società indica quale quadro di riferimento normativo per il perseguimento di detto obiettivo i vincoli imposti da ESA95 (Eurostat), che prevedono l'acquisizione di ricavi commerciali tali da coprire almeno il 50 per cento dei costi di produzione e l'ottenimento di detti ricavi da attività soggette a rischio d'impresa. L'intento è senza dubbio apprezzabile, anche se si devono porre in evidenza alcuni punti non chiari. Se, infatti, si limitano i ricavi ai pedaggi reali e pedaggi ombra (o *shadow tolls*) stradali e

⁶⁴ Il prolungamento del Piano economico finanziario fino al 2052 è in stretta correlazione alla proroga della durata di concessione dell'ANAS S.p.A. da 30 a cinquant'anni, come previsto dalla legge finanziaria 2007 al comma 1019.

⁶⁵ Inoltre, appare di difficile conseguimento l'intento dell'ANAS S.p.A., ipotizzato nel Piano, di finanziare, nel medio e lungo periodo, direttamente le attività di manutenzione straordinaria e la realizzazione di tutte le nuove strade e autostrade a pedaggio per le quali non siano state già individuate le necessarie risorse, e il *target* di lungo periodo (successivamente al 2028) di realizzazione, interamente a proprio carico, di tutte le nuove tratte non assoggettabili a pedaggiamento. E' chiaro che intenti così ambiziosi richiedono una corretta e dettagliata previsione economico-finanziaria che, invece, nel documento esaminato si riduce ad una semplice tabella previsionale non particolarmente dettagliata, né contenente dati facilmente riscontrabili.

⁶⁶ V. pag. 14 del Piano economico-finanziario 2007-2052.

autostradali (posto che le *shadow tolls* non sempre possono esser considerate ricavi in senso stretto, dato che vengono corrisposte al concessionario dallo Stato e non dagli utenti finali), l'obiettivo della copertura del 50 per cento dei costi con i ricavi appare di difficile conseguimento⁶⁷. L'aspetto gestionale che desta maggiori perplessità e preoccupazioni è, senza dubbio, la mancata definizione del ruolo dell'ANAS S.p.A., già concessionaria del Ministero delle infrastrutture, nei rapporti con le società concessionarie. Infatti, in base al DL n. 138/2002, la trasformazione dell'ente pubblico economico ANAS in ANAS S.p.A. ha determinato una rimodulazione dei rapporti esistenti con l'area ministeriale, sulla base di una Convenzione di concessione. Questa innovazione comporta che il Ministero delle infrastrutture eserciti nei confronti di questa società funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza, e che nel contempo essa svolga analoga vigilanza nei confronti delle proprie concessionarie. In altri termini l'ANAS S.p.A. è investita della funzione di concedente o di concessionario di tutta la rete stradale e autostradale, con inevitabili riflessi dal punto di vista dell'efficienza nella gestione di questo particolare settore infrastrutturale. Il Piano economico-finanziario 2007-2052 affronta detta problematica in termini alquanto generici, rappresentando unicamente degli intenti di principio senza, peraltro, indicare le concrete modalità attuative⁶⁸.

Il problema è già stato posto in evidenza dalla relazione della Corte dei conti relativa al controllo sulla gestione finanziaria dell'ANAS S.p.A. per l'esercizio finanziario 2006⁶⁹, nella quale si rileva che questa società gestisce il patrimonio stradale ed autostradale come concessionaria dello Stato mediante la costruzione e la gestione diretta delle strade, affidando la costruzione e la gestione a società subconcessionarie, e, secondo modelli intermedi, partecipando al capitale di società autostradali, con conseguenza che, in tali casi, l'ANAS S.p.A. assume la duplice veste di concedente di un concessionario del quale possiede una partecipazione e di controllore di un soggetto da essa partecipato (Allegati 3 e 4).

Come si può osservare, da quanto riportato negli allegati 3 e 4, si tratta di società incaricate della costruzione o della gestione di infrastrutture particolarmente importanti per il territorio nazionale.

Per questi motivi, anche alla luce delle conclusioni formulate dalla Corte in altra sede⁷⁰, sarebbe auspicabile una soluzione normativa che tenesse conto del conflitto d'interessi e di ruoli esistenti, e che ponesse effettivamente l'ANAS S.p.A. in una posizione di maggiore terzietà nell'ambito della gestione e del controllo del settore stradale ed autostradale.

⁶⁷ A ciò si deve aggiungere che il costo dei pedaggi è sottoposto a particolari leggi di mercato, la cui entità può in futuro variare, e che dovrebbe esser oggetto di accurata previsione e valutazione quantitativa, oltre a sollevare il rischio di un'eccessiva sottoposizione a pressione economica dell'utente finale, che sarebbe ingiustamente sottoposto alle manovre di adeguamento mediante l'aumento non controllabile del pedaggiamento.

⁶⁸ Nel Piano economico-finanziario si affronta l'argomento a pagina 15. Nel capitolo 3.3.1 ("Separazione e rafforzamento dei ruoli di concedente e concessionario") si evidenzia che l'ANAS ha attuato una separazione secondo una logica amministrativa, finanziaria, organizzativa e contabile con gli obiettivi di consolidamento del proprio ruolo di concessionaria, rivolgendo la propria attività a garantire l'organicità, continuità e omogeneità della gestione su tutta la rete di interesse nazionale affidata alla sua gestione, ad assicurare la massima sinergia e il trasferimento di aree di eccellenza gestionale su tutte le aree territoriali, a perseguire gli obiettivi di sviluppo delineate nei piani di intervento, ad ottimizzare le attività di sviluppo della rete attraverso rafforzamento del presidio nei cantieri per garantire il rispetto dei tempi previsti.

⁶⁹ Corte dei conti, Sezione del controllo sugli enti, Del. n. 22/2008 del 13.03.2008 cit..

⁷⁰ V. la Relazione della Sezione del controllo sugli enti cit. pag. 116 dove "si rileva come l'ANAS si caratterizzi oggi per un sovrapporsi di ruoli in palese reciproco contrasto, atteso che essa è concessionaria dello Stato in concorrenza con le altre subconcessionarie e, al tempo stesso soggetto controllore e vigilante per conto del Ministero delle infrastrutture". La Relazione afferma anche che ANAS "detiene partecipazioni azionarie sia in società concessionarie, sia con l'avvento del nuovo modello "federale" basato su protocolli di intesa con singole Regioni in società a loro volta concedenti", con la conseguenza che queste sfuggirebbero ai poteri di vigilanza della stessa ANAS. Sempre nelle conclusioni della relazione si sottolinea "la singolarità della coesistenza di un'ANAS dotata di poteri di supremazia e, nel contempo, operante sul mercato".

Tra le possibili soluzioni si potrebbe pensare di attribuire una forma di controllo ulteriore e maggiormente pregnante al Ministero delle infrastrutture, per la vigilanza sui rapporti ANAS S.p.A./concessionarie, con la contestuale riduzione del controllo gestionale della società concessionaria nei confronti delle partecipate.

Dall'analisi finanziaria del programma si rileva che gli stanziamenti definitivi ammontano a 551,8 milioni che riguardano quasi integralmente gli investimenti e costituiscono l'11 per cento dell'intera missione. A fronte di una massa spendibile pari a circa 1,3 miliardi ed autorizzazioni di cassa pari ad 691,1 milioni, si registra un pagato totale di 383 milioni, pari al 55,4 per cento delle autorizzazioni di cassa ed al 30,1 per cento della massa spendibile. Ciò ha determinato un rilevante ammontare di residui finali pari al 56,8 per cento della massa spendibile.

3.2. La missione 19 "Case e assetto urbanistico"

Anche questa missione si può ricollegare ad alcune priorità politiche ed obiettivi strategici riportati nella direttiva ministeriale del 2007 che possono a loro volta riferirsi ai tre programmi nei quali la missione stessa si articola, che riguardano l'edilizia abitativa e le politiche territoriali (n. 1), le politiche abitative (n. 2) e le politiche urbane e territoriali (n. 3). Di questi si è scelto di esaminare il n. 2, che risponde ad un'esigenza più volte sottolineata nei documenti programmatici e che, comunque, assorbe il 50 per cento degli stanziamenti complessivi per la missione.

Gli altri due programmi riguardano il primo la possibilità di concedere mutui all'edilizia residenziale, nel caso di eventi calamitosi nonché trasferimenti ai fondi per le spese sostenute dalle famiglie per esigenze abitative di studenti universitari al fondo per giovani coppie e ai fondi per la costruzione di immobili per la Guardia di finanza. Il programma n. 3 si propone la riqualificazione urbana ed il recupero del patrimonio edilizio nonché un'attività di supporto agli enti locali ed alle Regioni per la repressione dell'abusivismo edilizio, e delle violazioni urbanistiche. Questo programma riguarda il generale assetto del territorio nazionale attraverso lo sviluppo del "sistema città" tenendo sempre presente il coordinamento con l'Unione Europea; in questo ambito si pone anche la tutela e la valorizzazione dei beni archeologici, architettonici, artistici, storici ed etno-antropologici. A questi si affiancano sia gli interventi relativi ai "percorsi giubilari", sia interventi legati a pubbliche calamità con la conseguente necessità di ricostruzione di zone terremotate (in particolare della Campania, della Basilicata, della Puglia e della Calabria).

Gli stanziamenti definitivi per l'intera missione ammontano a circa 2 miliardi di euro e per il 76,8 per cento riguardano gli investimenti.

Il pagato totale rispetto alle autorizzazioni di cassa è pari al 56,2 per cento circa; molto ridotto risulta invece rispetto alla massa spendibile (circa il 36 per cento).

Si evidenzia, inoltre, una persistenza di residui finali, pari al 48,9 per cento della massa spendibile, che interessano soprattutto il programma n. 2.

(in migliaia)

Programma	Macroaggregato	Residui iniziali (*)	Stanziamenti definitivi	Massa spendibile	% su tot. programma	% su tot. Missione	Impegni effettivi totali (**)	Autorizzazioni definitive di cassa	Pagato totale	Residui finali
1 - Edilizia abitativa e politiche territoriali	totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - Edilizia abitativa e politiche territoriali	investimenti	172.786	233.375	406.161	0	0	267.137	286.353	180.983	155.753
MEF	totale	172.786	233.375	406.161	0	0	267.137	286.353	180.983	155.753
2 - Politiche abitative	funzionamento	90	419	509	0,0	0,0	349	423	291	122
	interventi	524.644	446.725	971.369	43,2	21,7	446.725	747.443	646.397	272.978
	investimenti	717.856	585.887	1.303.743	56,7	28,5	1.158.484	788.857	113.762	1.133.541
	totale	1.242.590	1.033.031	2.275.621	100,0	50,2	1.605.558	1.536.723	760.450	1.406.641
3 - Politiche urbane e territoriali	funzionamento	1.301	29.781	31.082	3,8	1,4	28.077	30.191	22.625	6.619
	interventi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	investimenti	1.144.450	760.339	1.904.789	96,2	37,0	720.161	1.101.769	697.659	688.952
	totale	1.145.751	790.120	1.935.871	100,0	38,4	748.238	1.131.960	720.284	695.571
Spese missione		2.561.127	2.056.526	4.617.653		100,0	2.620.933	2.955.036	1.661.717	2.257.965

(*) Comprensivi delle variazioni in conto residui

(**) Impegni totali: dato calcolato sommando gli impegni effettivi e gli impegni assunti sui residui risultanti dalla differenza tra residui iniziali di stanziamento (F) e residui finali di stanziamento (F) rimasti nel conto residui

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati R.G.S.

3.2.1. Il Programma 2 “Politiche abitative”

Va ricordato, preliminarmente, che prima della riforma costituzionale del 2001, la competenza nel settore in esame era stata demandata alla Regione dal d.lgs. n. 112/1998. La sentenza n. 94/2007 della Corte costituzionale ha chiarito i confini delle competenze dello Stato e delle Regioni in materia in base all'art. 117, comma 3, della Costituzione.

In particolare, per la Corte spetta alla competenza esclusiva dello Stato in relazione al citato art. 117, comma 2, la determinazione dell'offerta minima di alloggi destinati a soddisfare l'esigenza dei ceti meno abbienti, mentre rientra nella materia di legislazione concorrente, ed è affidata alla competenza delle Regioni, la programmazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica (erp)⁷¹ e la gestione di questo patrimonio.

⁷¹ Sull'edilizia residenziale pubblica la Corte ha svolto un'importante indagine; v. delibera n. 9/AUT/2007 e Relazione “Indagine comparativa sulla gestione dell'edilizia residenziale pubblica”

Pur potendosi rilevare dai dati ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica) del 2005 che il rapporto abitazioni/famiglie è superiore ad 1,2, permangono, d'altra parte, situazioni di grave disagio abitativo per alcune categorie sociali, le quali risultano particolarmente acute in alcune aree metropolitane. A questa situazione va aggiunta un'altra particolarità della situazione italiana, che vede, rispetto ad un aumento del numero delle famiglie che vivono in alloggi di proprietà (circa l'80 per cento del totale), una condizione critica degli inquilini che appartengono alle categorie sociali più svantaggiate quali anziani, cittadini a basso reddito, disabili (4,3 milioni, che corrispondono a circa il 19 per cento del totale).

Per far fronte a questa situazione, sono stati approvati alcuni importanti provvedimenti tra i quali la legge n. 431 del 1998 sulla riforma delle locazioni, che ha istituito il fondo nazionale per l'erogazione di un contributo a favore degli inquilini in possesso di determinati requisiti⁷², e la legge n. 9 del 2007 "Interventi per la riduzione del disagio abitativo per particolari categorie deboli", che ha inteso avviare un nuovo modello di politica abitativa.

In proposito, va rilevato che questo tipo di interventi trova un'importante riscontro in due documenti dell'Unione europea: "l'agenda dell'Unione europea" e la "Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili", nei quali si sottolinea che una pianificazione urbana integrata è la condizione indispensabile per lo sviluppo sostenibile delle città europee e si propone di attuare idonee strategie per valorizzare il tessuto urbano e migliorare l'occupazione ed i trasporti urbani.

L'ultimo intervento legislativo (legge n. 222 del 2007 di conversione del DL n. 159 del 2007) contiene alcune norme che riguardano il programma in esame. L'art. 21 al comma 1 prevede il finanziamento di un programma di erp, con un'autorizzazione di spesa nel limite di 550 milioni di euro per il 2007. Questa norma viene, in una certa misura, a completare quanto disposto dal comma 1154 della legge finanziaria 2007, nel quale è stata autorizzata la spesa di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 per la realizzazione di un Piano straordinario di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata⁷³, nonché l'art. 4 della legge n. 9/2007 che prevede anch'essa l'avvio di un programma nazionale di erp che fissa gli obiettivi e gli indirizzi di carattere generale per la programmazione regionale di erp, accompagnati da proposte in materia fiscale e per la normalizzazione del mercato immobiliare.

Il programma cui fa riferimento l'art. 21 del citato DL n. 159/2007 riguarda i comuni con popolazione superiore a 10 mila abitanti e comunque ad alta tensione abitativa, per i quali la legge n. 9/2007 aveva sospeso le procedure esecutive di sfratto nei confronti di categorie socialmente deboli.

Il comma 3 di quest'articolo assegna al Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro della solidarietà sociale il compito di emanare un decreto per l'individuazione degli interventi prioritari immediatamente realizzabili, sulla base delle graduatorie stabilite dai Comuni, nonché delle modalità di erogazione degli stanziamenti, da trasferire direttamente ai comuni ed agli ex IACP (Istituto Autonomo Case Popolari) o alla Cassa depositi e prestiti (C.d.P.), previa attivazione di un'apposita convenzione.

⁷² Dal 1999 al 2007 il fondo ha erogato circa 2 miliardi di euro, la dotazione per il 2007 è di 210 milioni, insufficienti per soddisfare la domanda complessiva.

⁷³ Questa norma prevede, con una previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, la definizione delle modalità di applicazione e di erogazione dei finanziamenti. Per ulteriori approfondimenti si rinvia al capitolo sulle politiche sociali.

Lo stesso articolo al comma 4 destina l'1 per cento del finanziamento complessivo (5,5 milioni di euro) per la costituzione ed il funzionamento dell'Osservatorio nazionale⁷⁴ e degli Osservatori regionali per le politiche abitative, al fine di assicurare la formazione di banche dati, necessarie per la programmazione degli interventi di edilizia residenziale con finalità sociali.

L'art. 21 *bis* ha disposto il rifinanziamento dei cd. "Contratti di quartiere II" prevedendo che le risorse originariamente destinate ad alcuni programmi e che non erano state impegnate, fossero destinate a finanziare proposte già ritenute idonee e non ammesse al precedente finanziamento, tra quelle concernenti il programma innovativo in ambito urbano. L'art. 41, infine, prevede interventi per incrementare il patrimonio immobiliare destinato all'edilizia abitativa⁷⁵ per un ammontare massimo di 100 milioni di euro per l'anno 2007.

Alla luce di questo rinnovato contesto normativo nei Dpof 2007-2011 e 2008-2011 le politiche per la casa sono state inserite tra le priorità dell'azione del Governo nell'ambito degli interventi infrastrutturali.

Il Dpof 2008-2011 ha indicato gli interventi da adottare nell'utilizzazione delle risorse finanziarie rese disponibili:

- con i 30 milioni della legge finanziaria 2007 la realizzazione dei piani straordinari predisposti dai comuni ai sensi dell'art. 3 della legge n. 9 del 2007 nonché l'acquisto, il recupero e la locazione di alloggi da destinare al sistema dell'erp;
- il recupero e l'adattamento dell'erp, da effettuare nell'arco di sei mesi con il ricorso a meccanismi di accelerazione anche con le procedure di appalto;
- finanziamento dei programmi regionali e sperimentali immediatamente cantierabili;
- immediato utilizzo per l'erp di quota parte del patrimonio demaniale soprattutto militare;
- aumento delle dotazioni di alloggi sociali nelle Regioni del Sud utilizzando quota dello stanziamento di 50 milioni destinato alle "zone franche", di cui al comma 340 della legge finanziaria 2007.

Il Dpof 2008-2011 dedica una particolare attenzione a quella che definisce "la nuova questione urbana" sottolineando l'esigenza di una decisa azione per il decongestionamento delle città e, più in generale, di una nuova politica nazionale per le città, che passa attraverso la definizione di un Programma nazionale sulle politiche abitative, al quale dovrebbe essere dedicato un ammontare compreso fra 1,2 e 1,5 miliardi annui.

Come si è già rilevato dalla tabella sopra riportata riguardante l'intera missione 19, alle politiche abitative è destinata una quota consistente delle risorse stanziate per il 2007 pari al 50 per cento.

Gli stanziamenti maggiori sono destinati agli investimenti (56,7 per cento del totale del programma), seguiti dagli interventi ai quali è destinato il 43,2 per cento delle risorse.

⁷⁴ Con un decreto del Ministro delle infrastrutture del 18 dicembre 2007, n. 128 è stato istituito l'Osservatorio nazionale delle politiche abitative e sono stati ripartiti i fondi tra l'Osservatorio nazionale e gli Osservatori regionali.

⁷⁵ Va ricordato che il sistema abitativo italiano è caratterizzato da una quota di edilizia in locazione molto più bassa rispetto alla media europea (25 per cento rispetto al 39 per cento); in questo ambito è esiguo anche il numero di alloggi a canoni ridotti cioè di locazione sociale (20 per cento dell'offerta di locazione complessiva rispetto alla media europea del 43 per cento).

D'altra parte, va evidenziato che il pagato totale costituisce una percentuale ridotta delle autorizzazioni di cassa pari a 49,5 per cento che si riduce ulteriormente se raffrontata con la massa spendibile (33,4 per cento). Ciò ha determinato un rilevante ammontare di residui finali (61,8 per cento). Anche per questo programma si può rilevare che l'attuazione in concreto delle misure programmate non raggiunge livelli adeguati.

4. Considerazioni conclusive

Il Ministero delle infrastrutture ha anch'esso come altri risentito dei mutamenti genetici che si sono determinati in questi anni. Quando sembrava che si stesse verificando un assestamento della struttura ministeriale è intervenuta, come è noto, un'ulteriore trasformazione attraverso il riaccorpamento del Ministero dei trasporti in un rinnovato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dai documenti programmatici si evincono le linee di intervento alle quali il Governo nell'anno di riferimento (2007) ha ispirato la sua azione: la mobilità, la città e la casa. Nell'attuazione di queste tre linee il Governo ha indicato un obiettivo fondamentale: il riequilibrio tra i vari settori e soprattutto tra le varie aree geografiche, cercando di eliminare gli squilibri esistenti a danno del Mezzogiorno. Va detto però, come risulta dall'esposizione precedente, che dai dati forniti dalla stessa Amministrazione emerge che ai propositi programmatici non corrispondono i risultati concreti, che vedono una persistente disparità territoriale a svantaggio del Sud e in quest'area una disparità tra gli interventi nelle ferrovie molto inferiore rispetto a quelli stradali, in contrasto con quella che sembrava una delle opzioni fondamentali del Governo e cioè il trasferimento dalla "strada" alla ferrovia e alle altre modalità di trasporto.

Su un piano più generale si può dire che, soprattutto con riferimento alla legge obiettivo, lo stato di realizzazione degli interventi è lungi dall'essere soddisfacente, pur dovendo tener conto che in questo campo le misure attuative hanno uno sviluppo pluriennale. Si può quindi affermare che la politica infrastrutturale incontra molte difficoltà e si realizza molto lentamente.

Questa considerazione trova un preciso riscontro soprattutto in relazione al programma 4 "opere strategiche", per le quali, come si è prima evidenziato, il volume delle opere completate è irrisorio mentre risultano consistenti i lavori in corso. Inoltre, i finanziamenti effettivamente disponibili coprono poco più della metà degli interventi e che poco meno dell'altra metà resta ancora da finanziare.

Come esempio delle difficoltà prima evocate, dovute ai mutamenti strutturali del Ministero in oggetto, può essere indicato il programma 2 della missione 14 "intermodalità infrastrutturale" che, pur essendo inserito tra le sue competenze, ha trovato, in realtà, concreta attuazione nell'ambito del Ministero dei trasporti, come è stato indicato dalla stessa Amministrazione.

Un aspetto interessante da sottolineare è l'attenzione prestata agli interventi per le città, nei quali confluiscono quelli riguardanti il trasporto locale con metropolitane e altri mezzi di mobilità urbana quali le tramvie, ma in una concezione più ampia si possono far rientrare anche le misure adottate nel quadro del programma 2 "politiche abitative" della missione 19.

PAGINA BIANCA

Tavole ed allegati

PAGINA BIANCA

Tavola 1

Opere del Piano delle infrastrutture strategiche⁷⁶ per Settore di intervento*(in migliaia)*

Settore intervento	Costo attuale	Inc. % Totale
A1) Ferrovia	42.438.150,00	39,20%
A2) Stazione ferroviaria	451.340,00	0,42%
A3) Metropolitana	13.018.560,00	12,02%
A4) Tram	92.050,00	0,09%
B1) Autostrada	12.495.290,00	11,54%
B2) Strada	25.363.600,00	23,43%
B3) Area Sosta/Servizi	508.370,00	0,47%
C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	918.690,00	0,85%
C2) Diga	25.010,00	0,02%
C3) Invaso/Serbatoio	322.880,00	0,30%
D) Sottosuolo	31.280,00	0,03%
E) Rete elettrica	691.500,00	0,64%
F1) Scuola	489.080,00	0,45%
F2) Uffici	304.660,00	0,28%
F3) Altro	2.007.900,00	1,85%
G) Impianti/rifugi	156.250,00	0,14%
H1) Laguna di Venezia	4.271.630,00	3,95%
H2) Ponte Stretto di Messina	4.684.300,00	4,33%
Totale complessivo	108.270.540,00	100,00%

*Elaborazione della Corte dei Conti di dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture in data 12/06/08.*⁷⁶ Di seguito denominato PIS.

Tavola 2

Opere del PIS per Area geografica e per settore di intervento*(in migliaia)*

Area geografica	Settore intervento	Costo attuale	Inc. % Area geografica	Inc. % Totale
CENTRO		18.184.660,00	100,00%	16,80%
	A1) Ferrovia	5.756.260,00	31,65%	
	A3) Metropolitana	3.047.420,00	16,76%	
	B1) Autostrada	1.668.440,00	9,17%	
	B2) Strada	5.697.910,00	31,33%	
	B3) Area Sosta/Servizi	97.050,00	0,53%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	278.040,00	1,53%	
	C2) Diga	25.010,00	0,14%	
	C3) Invaso/Serbatoio	194.410,00	1,07%	
	E) Rete elettrica	610.000,00	3,35%	
	F2) Uffici	304.660,00	1,68%	
	F3) Altro	505.460,00	2,78%	
MULTIREGIONALE		940.420,00	100,00%	0,87%
	A2) Stazione ferroviaria	451.340,00	47,99%	
	F1) Scuola	489.080,00	52,01%	
NORD		64.150.440,00	100,00%	59,25%
	A1) Ferrovia	33.812.620,00	52,71%	
	A3) Metropolitana	6.933.010,00	10,81%	
	A4) Tram	92.050,00	0,14%	
	B1) Autostrada	5.573.870,00	8,69%	
	B2) Strada	12.706.930,00	19,81%	
	B3) Area Sosta/Servizi	297.700,00	0,46%	
	E) Rete elettrica	69.500,00	0,11%	
	F3) Altro	393.130,00	0,61%	
	H1) Laguna di Venezia	4.271.630,00	6,66%	
SUD		24.995.020,00	100,00%	23,09%
	A1) Ferrovia	2.869.270,00	11,48%	
	A3) Metropolitana	3.038.130,00	12,15%	
	B1) Autostrada	5.252.980,00	21,02%	
	B2) Strada	6.958.760,00	27,84%	
	B3) Area Sosta/Servizi	113.620,00	0,45%	
	C1) Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore	640.650,00	2,56%	
	C3) Invaso/Serbatoio	128.470,00	0,51%	
	D) Sottosuolo	31.280,00	0,13%	
	E) Rete elettrica	12.000,00	0,05%	
	F3) Altro	1.109.310,00	4,44%	
	G) Impianti/rifugi	156.250,00	0,63%	
	H2) Ponte Stretto di Messina	4.684.300,00	18,74%	
Totale complessivo		108.270.540,00		100,00%

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