L'avere inserito direttamente nel Dpef i singoli programmi delle infrastrutture definite strategiche, con le relative destinazioni finanziarie, appare un progresso in termini di chiarezza, sia con riferimento agli obiettivi che si intendono conseguire, sia per ciò che concerne le risorse che ad essi debbono essere destinate. Complessivamente, risulta migliorata la valenza programmatoria dello stesso Dpef nel settore.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti, il Dpef 2003-2006 rileva una "disomogeneità nella dislocazione e nell'efficienza delle infrastrutture" e che "la politica degli investimenti perciò dovrebbe essere affrontata in termini di potenziamento infrastrutturale e di aumento dei livelli di efficienza, in termini di qualità, affidabilità, e sicurezza". Al riguardo il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) dovrebbe essere lo strumento per consentire la chiara ripartizione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo.

Un altro obiettivo dichiarato nel Dpef 2003-2006, anche alla luce del Libro Bianco dell'Unione Europea, è quello dell'incentivazione delle forme di intermodalità e di interoperabilità (con particolare riferimento al settore ferroviario e marittimo).

Attenzione è pure posta alle problematiche del trasporto nelle aree urbane e metropolitane. Si intende integrare le politiche territoriali già avviate tramite la promozione di iniziative innovative finalizzate alla riqualificazione ed al rinnovamento dei sistemi urbani e metropolitani. Sono stati a tale scopo individuati quattro assi rispondenti ciascuno ad altrettanti obiettivi di riqualificazione e rinnovamento dei sistemi urbani e metropolitani: la riqualificazione delle periferie, la riqualificazione di ambiti urbani in declino, la riqualificazione ed ammodernamento delle reti infrastrutturali in funzione dello sviluppo sostenibile, le società di trasformazione urbana.

2.2 Note preliminari al bilancio.

L'analisi delle note preliminari allo stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei bilanci 2002 e 2003 ha evidenziato l'assoluta mancanza di profili programmatori o, quanto meno, di elementi esplicativi dei criteri di allocazione delle risorse in relazione alle effettive finalizzazioni. Questa carenza priva la decisione di bilancio di aspetti programmatici facendo venire meno il confronto programmatico tra Parlamento e Governo.

2.3 Direttive annuali.

Nella relazione al Parlamento per l'esercizio finanziario 2001 si era dato atto di come nella direttiva 2002 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti emergesse un apprezzabile sforzo dell'amministrazione di dare continuità allo svolgimento dei programmi, sia in presenza degli avvicendamenti di Governo, sia, e soprattutto, in occasione della fusione di due amministrazioni in una nuova.

L'esame della direttiva 2003 mostra un deciso progresso in termini di integrazione delle componenti dei due soppressi ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.

E' da apprezzare, poi, l'adozione (in conformità con gli indirizzi della Presidenza del Consiglio dei ministri) da parte del Ministro di un atto di indirizzo in data 27 novembre 2002. In tale atto sono state individuate le priorità politiche[4] del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2003. L'emanazione di un atto di indirizzo per la definizione delle priorità politiche prima che inizi l'esercizio finanziario nel quale devono essere poste in essere le azioni

[4] Le **priorità politiche** individuate per l'anno 2003 sono le seguenti: 1) Decentramento; 2) Riorganizzazione del Ministero; 3) Aggiornamento del personale e miglioramento della qualità dei servizi; 4) Digitalizzazione e comunicazione istituzionale; 5) Semplificazione amministrativa; 6) Realizzazione di opere pubbliche e incentivazione degli investimenti pubblici (con particolare riferimento agli interventi previsti nell'ambito della "legge-obiettivo"); 7) Politica dei trasporti; 8) Riabilitazione urbana; 9) Sicurezza; 10) Riorganizzazione del Consiglio dei lavori pubblici; 11) Riordino della struttura del Servizio nazionale dighe.

volte a realizzare azioni coerenti con dette priorità, si pone come momento necessario per la formulazione di obiettivi strategici nell'ambito delle fasi cicliche della programmazione finanziaria e gestionale.

Per ciascuna delle priorità politiche la direttiva individua, con una classificazione di carattere gerarchico, alcuni obiettivi strategici e i correlati obiettivi operativi. Nella direttiva è, peraltro, prevista l'attivazione, nel corso della prima parte del 2003, di un sistema automatizzato per il monitoraggio degli obiettivi conferiti ai dirigenti di prima fascia che siano, in via diretta, destinatari della direttiva del Ministro. E' previsto, inoltre, che entro la fine del 2003 il sistema sia operante per tutti i dirigenti preposti ai restanti uffici dell'amministrazione.

3. Profili normativi e organizzativi.

Nel corso del 2002 la novità di maggior rilievo è l'approvazione della legge 1 agosto 2002, n. 166, recante "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti"[5]. Si tratta di una legge che ha per obiettivo la rimozione di alcuni vincoli normativi per il rilancio degli investimenti nei lavori pubblici e per riavviare le grandi opere infrastrutturali.

Di particolare rilievo sono le disposizioni relative alla revisione della legge Merloni in tema di appalti, alla delega al Governo per il ponte sullo stretto di Messina, al ripristino, per quanto riguarda l'alta velocità, dei rapporti concessori sugli appalti che erano stati bloccati dalla legge finanziaria del 2001, alla delega al Governo per la redazione di un testo unico in materia di espropriazioni (delega che è stata già esercitata con l'emanazione del decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302). Gli effetti del nuovo indirizzo legislativo dovranno essere attentamente osservati con riferimento alle disposizioni contenute nel nuovo testo del Titolo V della Costituzione, alla normativa comunitaria e valutati alla luce delle esigenze di tutela ambientale. Al riguardo si segnala che alcune disposizioni della legge in questione sono state oggetto di contestazione da parte della Commissione europea. Un primo profilo è relativo ai contratti misti, per i quali la legge n. 109/94 prevede l'applicazione della stessa legge quando i lavori valgano di più del 50% del contratto. La commissione afferma che vi sarebbe violazione delle direttive 92/50 (servizi) e 93/36 (forniture), che prevedono, invece, il diverso criterio dell'accessorietà[6]. Un secondo profilo riguarda il meccanismo di affidamento diretto dei lavori di importo inferiore ai 5 milioni di euro all'impresa "a scomputo" degli oneri urbanizzazione. Tale affidamento sarebbe in violazione dei principi di non discriminazione, di parità di trattamento, proporzionalità e trasparenza di cui agli articoli 43 e 49 del Trattato.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta, inoltre, predisponendo gli schemi di regolamento sul contraente generale e, in attuazione dell'articolo 30, comma 7-*bis* del 14

---

[5] Si segnalano le disposizioni della legge 166/2002 di maggior rilievo: art. 1, "*Disposizioni per l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e per l'accesso al* Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti (SIMPT); art. 2, *"Norme di accelerazione dei lavori pubblici e disposizioni in materia di edilizia agevolata";* art. 5, *"Disposizioni in materia di espropriazione e di edilizia,* in base al quale è stato emanato il decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302 contenente
"Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità""; art. 7, "Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109. Ulteriori disposizioni concernenti gli appalti e il Consiglio superiore di lavori pubblici", che contiene nuove norme di revisione della legge Merloni; art. 11 "Disposizioni in materia di ferrovie e trasporti pubblici locali"; art. 13, "Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture"; art 14, "Delega al Governo in materia di attraversamento stabile dello stretto di Messina",ovvero il ponte sullo stretto di Messina; 15, "Programma per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale"; art. 25, "Interventi aeroportuali"; art. 27, "Programmi di riabilitazione urbana"; art. 32, "Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa"; art. 36, "Ammodernamento delle infrastrutture portuali. Classificazione del porto di Oristano"; art. 37, "Disposizioni sugli interporti"; art. 38, "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario merci".

[6] Secondo il quale un contratto in cui i lavori valgono più del 50% potrebbe essere ritenuto accessorio rispetto alle prestazioni di servizi e forniture e quindi non essere appaltato in base alla legge 109/94, ma in base alle direttive.

febbraio 1994, n. 109, sul sistema di garanzia globale di esecuzione dei lavori pubblici (c.d. "*performance bond*").

Oltre a quelle segnalate nell'ambito della legge n. 166/2002 sono state approvate altre norme in materia di trasporto marittimo e aereo[7].

---

[7] Per quanto concerne la promozione della sicurezza dei trasporti marittimi, l'articolo 22, comma 14, della legge n. 448/2001 (legge finanziaria 2002), come modificato dall'articolo 80, comma 13, della legge n. 289/2002 (legge finanziaria 2003), ha specificamente istituito, a tale scopo, un fondo di circa 5.164.590 euro, a decorrere dal 2002, anche mediante il finanziamento di studi e ricerche, in ottemperanza a quanto inizialmente disposto dall'articolo 145, comma 40, della legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001).

L'80% di tale stanziamento è destinato ad interventi di sostegno e incentivazione per l'alta formazione professionale, tramite l'istituzione di un *forum* permanente realizzato da una o più ONLUS per la professionalità nautica, partecipate da istituti di istruzione universitaria o convenzionate con gli stessi. Tali interventi, nel limite del 50%, possono essere destinati, dai citati enti, alla realizzazione di idonee infrastrutture, tramite il recupero di beni pubblici.

Talune disposizioni di legge hanno previsto sgravi contributivi a favore delle imprese di cabotaggio marittimo. Si tratta, in particolare, dell'articolo 52, comma 32, della citata legge n. 448/2001 (l.f. 2002), e dell'articolo 34, commi 1 e 2, della legge n. 166/2002, contenente "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" e dell'articolo 21, comma 10, della legge n. 289/2002 (l.f. 2003).

Disposizioni a favore dell'armamento sono state previste con l'articolo 65, comma 1, della ripetuta legge n. 448/2001, che ha autorizzato la spesa di 7,5 milioni di euro per il 2002 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003 e 2004 per la concessione di un contributo, in conto capitale, sulle spese di investimento per gli interventi strutturali di adeguamento necessari, a favore di imprese armatrici di unità da pesca che si trovino nelle condizioni indicate dalla legge stessa.

Altre agevolazioni sono state previste dall'articolo 34 della legge n. 166/2002, per la realizzazione di progetti di cabotaggio (autostrade del mare) – appositamente finanziati con il successivo articolo 35 – nonché ai fini di accelerare l'eliminazione del naviglio cisterniero vetusto, per una migliore tutela dell'ambiente marino.

Ulteriori normative di settore sono state introdotte, nel corso del 2002, con il decreto-legge 4 aprile 2002, n. 51, convertito, con modificazioni, nella legge 7 giugno 2002, n. 106 e concernente "*Disposizioni urgenti per il contrasto all'immigrazione clandestina e per le garanzie ai soggetti colpiti da provvedimenti di accompagnamento alla frontiera*", il quale prevede, per la parte che interessa questa Amministrazione, la distruzione dei mezzi nautici utilizzati dai trafficanti che operano nel settore dell'immigrazione clandestina.

Nel settore della sicurezza aerea, si segnala il decreto ministeriale 13 settembre 2002, n. 263, concernente il *"Regolamento in materia di affidamento in concessione di servizi di sicurezza in ambito aeroportuale, modificativo del dm 29.1.1991, n. 85, recante norme di attuazione dell'art. 5 del d.l. 18.1.1992, n. 9, convertito, con modificazione, nella legge 28.2.1992, n. 217".*

Nel settore degli aeroporti, è degna di menzione la già citata legge 1° agosto 2002, n. 166, contenente "*Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti"* e il decreto ministeriale 23 maggio 2002, concernente il recepimento dell'annesso ICAO n. 14 <Aerodromi> (ICAO: Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile).

Nell'ambito comunitario, sono stati emanati, nel corso del 2002, i seguenti Regolamenti UE:

- Regolamento 2320/2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile;
- Regolamento 1592/2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea;
- Regolamento 889/2002, che modifica il Regolamento CE n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti;
- Regolamento 1105/2002, recante modifica del Regolamento CE 1617/93 per quanto riguarda le consultazioni sulle tariffe per i passeggeri e l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti;
- Direttiva 2002/30, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità europea.

Nel settore marittimo si segnalano:

- Il dm 27 dicembre 2001 di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale è stato adottato il regolamento previsto dall'art. 4 della legge n. 88/2001 in materia di concessione del credito d'imposta in favore delle imprese marittime.
- Il dm 5 dicembre 2002, con il quale è stato adottato il regolamento di attuazione dell'art. 18, comma 1, della legge n. 84/1994, come modificato dall'art. 19 della legge n. 472/1999, in materia di fissazione delle misure dei canoni dovuti per le concessioni demaniali marittime rilasciate in ambito portuale.

Peraltro, detto regolamento è stato oggetto di una serie di osservazioni da parte del competente Ufficio della Corte dei conti e, successivamente, è stato ritirato dall'Amministrazione.

Al riguardo si segnala che la definizione di detto procedimento urge anche sotto il profilo degli interessi erariali atteso che, *medio tempore*, alcune Autorità portuali hanno applicato canoni ricognitori, notevolmente inferiori.

Nel corso del 2002 un altro importante atto normativo è stato emanato dal governo sulla base delle deleghe contenute nell'articolo 1, commi 2 e 3 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge-obiettivo), il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, di "Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale". In esso sono contenute, tra l'altro e sempre con riferimento alle opere ricomprese nella legge-obiettivo, nuove norme in materia di VIA, di dichiarazione di pubblica utilità, di interferenze, di concessione, di affidamento a contraente generale e di procedure di aggiudicazione.

Per ciò che concerne gli aspetti organizzativi la struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attualmente quella prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n. 177, recante il regolamento di organizzazione del ministero, emanato in attuazione del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e dal dm n. 1751 del 28 dicembre 2001 di attuazione del citato regolamento di organizzazione, con il quale sono stati individuati gli Uffici di livello dirigenziale non generale.

Nel corso del 2002 e nei primi mesi del corrente anno non sono intervenuti provvedimenti di modifica ai regolamenti di organizzazione.

E' da segnalare, invece, che l'articolo 2 del citato decreto legislativo n.190, nell'attribuire nuovi compiti finalizzati alla realizzazione delle grandi opere di carattere strategico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al comma 3, prevede che per le attività di cui al citato decreto il Ministero, ove non vi siano specifiche professionalità interne, può:

a) avvalersi di una struttura tecnica di missione composta da dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative. La struttura tecnica di missione e' istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; i costi della struttura tecnica di missione e degli *advisor* di cui alla lettera *c)* sono posti a carico dei fondi con le modalità stabilite con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di cui al comma 6;

b) assumere, per esigenze della struttura medesima, personale di alta specializzazione e professionalità, previa selezione, con contratti a tempo determinato di durata non superiore al quinquennio rinnovabile per una sola volta;

c) avvalersi, quali *advisor*, di società specializzate nella progettazione e gestione di lavori pubblici e privati.

La struttura tecnica di missione è stata, poi, istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 10 febbraio 2003. Ai sensi dell'articolo 4 di tale decreto la dotazione organica della struttura è fissata nel limite massimo di 60 unità, di cui 10 dirigenti tra tecnici e amministrativi ed è autorizzata l'assunzione con contratto a tempo indeterminato ovvero con il conferimento di contratti di collaborazione coordinata e continuativa, nel limite massimo di 30 unità. Si deve rilevare, al riguardo, come si stia affermando il ricorso al modulo organizzatorio delle strutture di missione. Tale figura organizzativa, tuttavia, non dovrebbe costituire un "raddoppiamento" delle tradizionali strutture ministeriali, bensì una struttura ad alta specializzazione tecnica finalizzata al raggiungimento di obiettivi specifici definiti.

E' stato, infine, recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri uno schema di decreto legislativo, con il quale si apportano modifiche al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Tale schema di decreto prevede, tra l'altro, l'articolazione del Ministero in un numero non superiore a sedici Direzioni generali, che vengono, pertanto, a ridursi rispetto all'attuale, nonché l'istituzione di dieci S.I.I.T. – Servizi integrati infrastrutture e trasporti, organi decentrati di livello sovra regionale, articolati in due settori, uno per l'area infrastrutture e opere e l'altro per l'area trasporti e servizi.

4. Situazione del personale, anche con riferimento ai processi di riorganizzazione e di trasferimento di risorse umane alle regioni e agli enti locali.

Per effetto dell'intervenuto accorpamento tra il soppresso Ministero dei lavori pubblici e dell'ex Dicastero dei trasporti e della navigazione, il personale dell'amministrazione è, attualmente, corrispondente alla sommatoria derivante dall'unificazione dei ruoli organici delle precedenti strutture.

In particolare, risultano in organico, per la parte ex lavori pubblici, 3417 dipendenti, di cui 1132 nella sede centrale e, per la parte ex trasporti e navigazione, 6746 dipendenti, di cui 1798 nella sede centrale.

Nel corso del 2002 l'assetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha visto l'attuazione dell'articolazione di vertice dell'amministrazione come prevista dal d.P.R. n. 177/2001. Sono stati, perciò, adottati i decreti di conferimento degli incarichi coi quali si è provveduto, ai sensi della legge n. 145/2002, alla conferma ovvero alla sostituzione dei dirigenti di prima fascia.

Viceversa è da rilevare che tutti i dirigenti di seconda fascia appartenenti agli ex Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione risultano tuttora privi di incarico formale. Le cause di tale patologica situazione organizzativa sembrano essere riconducibili all'insufficienza dei fondi necessari per eseguire l'omogeneizzazione del trattamento economico di tale personale. Peraltro, la mancanza del contratto per i dirigenti in questione sostanzialmente preclude l'attivazione delle verifiche e delle valutazioni dei risultati dell'azione dirigenziale ai sensi del decreto legislativo n. 286/1999.

Nel corso del 2002, la Direzione generale del personale ha avviato le procedure per l'eliminazione delle duplicazioni delle attività a seguito dell'accorpamento, nonché per l'omogeneizzazione dei ruoli e degli stati matricolari del personale[8].

La situazione complessiva, nel 2002, ha evidenziato un profondo squilibrio nella distribuzione del personale sul territorio nazionale. Infatti, a fronte di un consistente esubero di personale in servizio presso gli Uffici periferici situati nel Meridione, si riscontra un'assoluta carenza di organico negli Uffici del Nord Italia e, in particolare, negli Uffici provinciali della motorizzazione civile.

L'amministrazione al riguardo intende ricorrere all'istituto della mobilità, ma ciò sarà possibile solo dopo la ridefinizione della pianta organica complessiva, alla quale si potrà dare corso a seguito dell'espletamento delle procedure di riqualificazione del personale. D'altra parte il perdurante blocco delle assunzioni nel comparto ministeri sostanzialmente non consente di attingere alle graduatorie dei concorsi già espletati.

Relativamente al trasferimento delle risorse umane agli enti locali, le connesse procedure sono state espletate separatamente per i due ex Ministeri[9].

---

[8] In particolare, sono state pubblicate le graduatorie relative alle procedure di riqualificazione del soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione. Nel medesimo anno 2002, si sono, altresì, concluse le attività propedeutiche alla pubblicazione delle graduatorie di riqualificazione del soppresso Ministero dei lavori pubblici.

[9] In particolare, per l'ex Ministero dei trasporti e della navigazione, sono state completate come segue:

- **in materia di trasporti di merci,** sono stati disposti 151 trasferimenti, in parte su base volontaria e in parte coattivamente, dagli Uffici provinciali della motorizzazione civile alle Amministrazioni provinciali delle regioni a statuto ordinario. Rimangono da individuare i 14 dipendenti da trasferire alle Amministrazioni provinciali site nella Val d'Aosta, nel Friuli-Venezia Giulia e nella Sardegna;
- **in materia di demanio marittimo,** sono stati disposti ed attuati 35 trasferimenti, in parte volontariamente e in parte su base coattiva, verso le regioni a statuto ordinario confinanti con il mare o verso i comuni delegati a svolgere le funzioni in materia di demanio. Devono essere ancora individuati i tre dipendenti da trasferire alle regioni Val d'Aosta, Friuli-Venezia Giulia e Sardegna, non essendo stati ancora emanati i prescritti decreti legislativi;
- **in materia di escavazione porti,** sono stati trasferiti, con diversi provvedimenti, a comuni situati in varie regioni, 392 dipendenti. Devono essere ancora trasferite alle regioni Sicilia e Sardegna 64 unità di personale: le

Relativamente al soppresso Ministero dei lavori pubblici, al 1° gennaio 2002 sono state attuate le procedure di trasferimento, per mobilità volontaria, del personale alle regioni e alle amministrazioni provinciali[10].

Per quanto riguarda la mobilità d'ufficio l'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto, in considerazione della già ricordata carenza di personale che interessa gli uffici periferici, di procrastinare, il trasferimento del restante contingente di personale; ciò, al fine di verificare la possibilità di procedere alla modifica dei provvedimenti attuativi del decreto legislativo n. 112/1998, in modo da privilegiare quei dipendenti interessati alla mobilità volontaria che, non essendo in possesso della qualifica funzionale prescritta, non possono, attualmente, prendere il posto del personale da trasferire d'ufficio. A tale riguardo, pur comprendendo le difficoltà di riassegnazione del personale in questione, si ritiene che il rinvio della definizione delle procedure di mobilità, protraendo nel tempo la situazione di incertezza, non sia coerente con i processi di decentramento in atto.

5. Attività contrattuale: principali novità.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato nei primi mesi del 2003 due importanti circolari dirette alle amministrazioni aggiudicatrici di appalti pubblici.

La prima, circolare B1/2079 del 16/1/03, contiene chiarimenti in ordine a quanto previsto dall'art. 18, comma 11 quater, della legge n. 109/1994 (legge quadro sui lavori pubblici) in materia di appalto pubblico di lavori con il sistema dell'appalto concorso, riguardo agli esecutori di opere pubbliche in possesso di certificazione del sistema di qualità.

La seconda, circolare B1/2107 del 10/3/03, rivolge invito alle amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori di appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, a notificare il provvedimento di aggiudicazione a tutti i partecipanti alle gare, prima della stipula del contratto, in attesa che le norme dell'art. 14 del d.lgs. 20/8/02 n. 190 (che si riferiscono specificamente alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione di infrastrutture e insediamenti produttivi) vengano estese a tutti i tipi di gara, in modo da evitare che la già iniziata procedura d'infrazione nei confronti dello Stato italiano per contrasto normativo con le direttive comunitarie si concluda con una condanna.

È stato, infine, adottato il regolamento relativo alle spese in economia di beni e servizi, ai sensi di quanto disposto dal d.P.R. 20 agosto 2001, n. 384, con i relativi limiti d'importo.

6. Legge obiettivo: stato di attuazione dei programmi.

Dalla tabella che segue risulta lo stato di attuazione della legge-obiettivo.

---

relative procedure saranno avviate non appena verranno emanate le leggi regionali di recepimento della normativa nazionale.

[10]Il contingente di personale trasferito in base a mobilità volontaria, ammonta ad un totale di 412 unità. Nel corso del medesimo anno, a seguito di riscontrate necessità operative e anche per effetto di contenziosi nel frattempo instauratisi, l'amministrazione ha proceduto, previa modifica dei relativi dPCM, alla revisione dei contingenti di personale da trasferire alla regioni Lazio e Veneto, alle quali sono state trasferite,complessivamente, 53 unità di personale, su base volontaria.

E' stata, altresì, definita la procedura di trasferimento all'AIPO del personale in servizio presso l'ex Magistrato del Po e, conseguentemente, sono state trasferite a detta Autorità 284 unità di personale, con decreto del 30 dicembre 2002.

Tab. 2

Risorse finanziarie Legge n° 443/2001 (L. 166/2002)

Aggiornato al: 4 giugno 2003

Famiglia di interventi	Opera	Soggetto aggiudicatore	Numero Delibera C.I.P.E.	Costo dell'opera	Riunione pre-Cipe	Finanziamenti disponibili	Importi ammessi al finanziamento per il triennio Meuro	Importi lordi di finanziamento (Volumi di investimento approvati)			Fabbisogno residuo da finanziare	Note	Annualità assegnate (Limiti di impegno art. 13 ex 166/02)		
								Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004			Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004
Corridoio trasversale e dorsale appenninica	**Salerno Reggio Calabria**														
Corridoio tirrenico Nord europa *sistemi stradali ed autostradali*	Salerno Reggio Calabria: 1° macro lotto	A.N.A.S.	37560	678,47	31-ott-02	0,00	700,00	700,00	0,00	0,00	0,00	Affidamento a: *Contraente Generale*: apertura buste 16 aprile 2003	193,9		
	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.Se.	Consorzio Venezia Nuova	37589	4.131,66	29-nov-02	150,00	450,00	50,00	100,00	300,00	3.981,66	*Contraente Generale* : 50% Consorzio Venezia Nuova	4,785	9,569	28,71
Corridoio trasversale e dorsale appenninica	**Roma C/B1/GRA**														
Sistemi urbani	Grande Raccordo Anulare Roma	A.N.A.S.	37589	613,07	29-nov-02	220,84	392,23	53,21	151,16	187,86	0,00	Di 8 lotti, 7 sono già affidati in appalto	5,092	14,47	17,98
Corridoio trasversale e dorsale appenninica	**Benevento Caserta Autostrada A1 – Calanello – Grazzanise e Variante di Caserta**														
	Strada a scorrimento veloce "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina ed in direzione Valle di Maddaloni	Provincia di Benevento	37589	61,79	29-nov-02	0,00	61,79	61,79	0,00	0,00	0,00		5,913	0	0
Sistemi urbani	**Napoli Metropolitana**														
	Collegamento Linea Alifana – Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinola) Linea C	Ferrovia Alifana Benevento Napoli S.r.L.	37589	232,40	29-nov-02	108,60	90,00	90,00	0,00	0,00	33,80		8,612	0,311	0,311

Famiglia di interventi	Opera	Soggetto aggiudicatore	Numero Delibera C.I.P.E.	Costo dell'opera	Riunione pre-Cipe	Finanziamenti disponibili	Importi ammessi al finanziamento per il triennio Meuro	Importi lordi di finanziamento (Volumi di investimento approvati)			Fabbisogno residuo da finanziare	Note	Annualità assegnate (Limiti di impegno art. 13 ex 166/02)		
								Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004			Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004
Sistemi urbani	**Napoli risanamento sottosuolo**														
	Consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli – lato Soccavo	Commissario straordinario per l'emergenza del sottosuolo	37589	6,50	29-nov-02	0,00	6,50	0,00	3,25	3,25	0,00				
	Progetto di risanamento igienico –sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	Commissario straordinario per l'emergenza del sottosuolo	37589	31,00	29-nov-02	0,00	31,00	3,46	27,54	0,00	0,00			0,331	2,635
Schemi idrici	**Schemi idrici Basilicata**														
Schemi idrici	Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	ESITAF Puglia Lucania Irpinia	37609	20,00	19-dic-02	0,00	18,40	0,00	10,00	8,40	1,60		0	1,04	1,04
	Acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo: completamneto impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico- 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	37609	16,00	19-dic-02	0,00	16,00	0,00	8,00	8,00	0,00				
Schemi idrici	**Schemi idrici Puglia**												0	1,04	0,877
Schemi idrici	Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	consorzio Bonifica Vulture alto Bradano	37609	20,00	19-dic-02	0,00	20,00	0,00	10,00	10,00	0,00				

Famiglia di interventi	Opera	Soggetto aggiudicatore	Numero Delibera C.I.P.E.	Costo dell'opera	Riunione pre-Cipe	Finanziamenti disponibili	Importi ammessi al finanziamento per il triennio Meuro	Importi lordi di finanziamento (Volumi di investimento approvati)			Fabbisogno residuo da finanziare	Note	Annualità assegnate (Limiti di impegno art. 13 ex 166/02)		
								Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004			Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004
	Schemi idrici Sicilia														
	Acquedotto Favara di Burgio	Commissario straordinario per l'emergenza idrica per la Sicilia	37609	65,90	19-dic-02	26,34	39,56	0,00	20,00	19,56	0,00				
Corridoio tirrenico Nord europa *sistemi stradali ed autostradali*	Acquedotto Gela Aragona	Commissario straordinario per l'emergenza idrica per la Sicilia	37609	89,21	19-dic-02	35,64	53,57	0,00	27,00	26,57	0,00		2,297	3,445	
	Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini														
Sistemi urbani	SS 156 Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto Pontinia-Sezze	Regione Lazio	37617	67,12	27-dic-02	0,00	60,00	0,00	24,00	36,00	7,12				
	Napoli Metropolitana													4,785	7,177
Sistemi urbani	Completamento Linea 1 Metropolitana di Napoli: Dante- Centro Direzionale	Comune di Napoli	37617	689,00	27-dic-02	564,00	125,00	0,00	50,00	75,00	0,00	In costruzione			
	Stazioni ferroviarie ed adeguamenti funzionali	Grandi Stazioni	37694	554,55	05-mar-03	293,74	260,81	0	9,94	250,87	0,00				
	Totale opere strategiche			**7.276,67**		**1.399,16**	**2.324,86**	**958,46**	**440,89**	**925,51**	**4.024,18**				

Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - struttura tecnica di missione ex d.lgs. 190/2002

Come si vede le opere che risultano, allo stato, effettivamente affidate sono la Salerno Reggio Calabria e il Progetto per la salvaguardia della Laguna e della Città di Venezia – Progetto MO.SE. Per le altre sono state definite le previsioni di spesa complessive e gli importi stanziati annualmente.

Alla scadenza del 10 marzo 2003 erano circa 100 i progetti preliminari presentati dalle amministrazioni aggiudicatrici al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per ottenere il finanziamento a valere sui fondi stanziati per la legge-obiettivo. Sono, invece, ancora molto esigue (12) le iniziative per pubblicare avvisi ai sensi dell'articolo 37-*bis* della legge n. 104/94, come modificato dalla legge n. 166/2002, al fine di attivare il project financing nell'ambito della legge-obiettivo. Ciò conferma le perplessità già espresse in sede di relazione al Parlamento per l'esercizio finanziario 2001 in ordine alla capacità dello strumento della finanza di progetto di dare risultati nel breve periodo.

Si segnala, comunque, che ai sensi dell'articolo 2, comma 4, lettera *c),* il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può richiedere al Ministero dell'economia e delle finanze la collaborazione della Unita' tecnica finanza di progetto, allo scopo riorganizzata con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, anche in deroga all'articolo 7, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e all'articolo 57 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Secondo gli intendimenti del Governo la predetta Unità tecnica dovrebbe esaminare i singoli progetti presentati nell'ambito della legge-obiettivo per verificare se, nei singoli casi, non sia possibile attivare risorse private.

Per quanto riguarda l'attività di programmazione delle reti acquedottistiche nelle aree depresse, sono stati promossi la redazione e l'invio, da parte delle regioni interessate, delle schede tecniche relative alle grandi opere infrastrutturali inserite nel Programma dei sistemi idrici previsto dalla legge obiettivo. In particolare, sono state individuate 64 grandi opere localizzate nelle sette regioni comprese nell'obiettivo 1 e nell'Abruzzo – in sostanza, l'area corrispondente all'intero Mezzogiorno, più la Sardegna – per un importo preventivato di 4.641,398 milioni di euro.

L'elenco delle opere, inserito nella delibera del CIPE n. 21/2001, è stato successivamente confermato, al pari dell'importo stanziato, nella legge 1° agosto 2002, n. 166.

Con la stessa legge sono stati autorizzati limiti di impegno quindicennali, ripartiti tra gli anni 2002, 2003 e 2004, per la progettazione e la realizzazione delle suddette opere, ad integrazione dei finanziamenti pubblici, comunitari e privati disponibili.

Le opere del programma più avanzate dal punto di vista progettuale e amministrativo saranno sottoposte prioritariamente dall'amministrazione all'approvazione del CIPE. Tali opere prioritarie sono selezionate sulla base di intese preliminari con le regioni interessate volte alla successiva stipula degli accordi di programma ai sensi dell'articolo 17 della legge 5 gennaio 1994, n. 36 (c.d. "legge Galli"), per il trasferimento d'acqua interregionale. Contestualmente, nell'elenco per il CIPE vengono incluse, in accordo con le regioni, talune delle grandi infrastrutture idriche di rilevanza regionale.

L'importo complessivo di questi due gruppi di opere è stimato in circa 2.000 milioni di euro.

Nel 2002, sono state sottoscritte le intese preliminari con le regioni Puglia, Molise, Abruzzo e Basilicata[11].

---

[11] Nella seduta del 19 dicembre 2002 il CIPE ha approvato il finanziamento delle seguenti opere:

Schemi idrici SICILIA

- Acquedotto Gela – Aragona: finanziamento 53,57 milioni di euro – Costo totale: 89,21 milioni di euro;
- Acquedotto Favara di Burgio: finanziamento 39,56 milioni di euro – Costo totale: 65,90 milioni di euro.

Schemi idrici PUGLIA-BASILICATA

7. Piano generale dei trasporti: stato di attuazione e previsioni per il suo sviluppo con riferimento agli obiettivi comunitari.

Il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica[12] (PGTL) (d.P.R. 14 marzo 2001) è stato approvato dal CIPE con la delibera n. 1/2001. Si indicano, qui di seguito, le principali attività svolte dall'amministrazione nel 2002, in relazione ai temi generali indicati nel Piano medesimo[13].

Agli inizi del 2002 è stato perfezionato il documento sul Mezzogiorno, del quale è in corso l'aggiornamento, con particolare riguardo all'attualizzazione dei costi delle opere e dei quadri di finanziamento. Tale documento è stato, poi, integrato con la relazione sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, trasmessa al CIPE il 30 dicembre 2002.

E' stato, altresì, perfezionato il documento illustrativo del monitoraggio del sistema dei trasporti e dello stato di attuazione degli obiettivi previsti nel PGT.

Inoltre, in collaborazione con il Ministero dell'ambiente e del territorio, è stato predisposto il Piano strategico nazionale per l'emissione dei gas-serra (Protocollo di Kyoto), approvato con la delibera del CIPE in data 20 dicembre 2002, con la definizione della parte che riguarda l'impatto dei trasporti sull'ambiente.

Nell'ambito del settore trasporti, sono state aggiornate le previsioni di contenimento delle emissioni, al 2010, per un valore di circa 134 milioni di tonnellate di ossido di carbonio e sono stati individuati interventi che potrebbero comportare un risparmio stimato in circa 3,4 milioni di tonnellate di ossido di carbonio.

Nel 2002 è stato aggiudicato l'affidamento dei Servizi di sviluppo modellistico, di aggiornamento dati, assistenza tecnica, manutenzione e supporto alla conduzione funzionale del Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti (SIMPT), la cui gara era stata bandita nel settembre 2001. Tale Sistema costituisce lo strumento di base per l'elaborazione dei modelli di trasporto recepiti nel Piano generale dei trasporti e della logistica. Il contratto relativo ai Servizi è stato sottoscritto il 9 dicembre 2002 e ha la durata di tre anni, per un importo di 2.867.224 euro, più IVA.

Nel corso del 2002 è stato concluso lo sviluppo del progetto ARTIST (Architettura Telematica Italiana per i Sistemi dei Trasporti), con il concorso di un Gruppo di consultazione composto da enti istituzionali, enti locali rappresentanti del mondo della produzione e dei trasporti e utenti finali. Tale progetto ha il fine di rappresentare il quadro di riferimento per la

---

- Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo: finanziamento 18,40 milioni di euro - Costo totale: 20 milioni di euro;
- Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo – completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico – 1° lotto funzionale: finanziamento: 16 milioni di euro – Costo totale: 16 milioni di euro;
- Completamento del riordino ed ammodernamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio Destra Ofanto – Destra Rendina in Agro di Lavello: finanziamento: 20 milioni di euro – Costo totale: 20 milioni di euro.

[12] Per quanto riguarda i risultati relativi al piano generale dei trasporti 1986/1996, si rinvia alla deliberazione della Sezione Centrale di Controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato del 16 maggio 2003, in corso di pubblicazione. In tale delibera sono stati presi in particolare esame i livelli di conseguimento dei due obiettivi fondamentali del vecchio piano, consistenti nella semplificazione del quadro normativo di settore e nel riequilibrio della domanda tra il trasporto merci su strada e quello per ferrovia.

[13] Ai fini della approvazione da parte della Commissione europea del PON trasporti era pregiudiziale l'esame del piano generale dei trasporti in Italia, pubblicato soltanto sulla G.U. del 17/7/2001 n. 163.
Di conseguenza, il menzionato PON trasporti è stato approvato dalla Commissione nel settembre 2001, mentre solo il 19/12/2001 è stato adottato il relativo complemento di programmazione, cioè il documento di attuazione della strategia e degli assi prioritari dell'intervento.
Ciò ha comportato l'effetto rilevante del ritardo di un anno sulla attivazione delle corrispondenti cospicue risorse finanziarie comunitarie e nazionali (4.280,55 Meuro), nell'ambito del quadro comunitario di sostegno 2000-2006 Obiettivo 1, in un settore particolarmente strategico per l'economia italiana e soprattutto per il nostro Mezzogiorno.

realizzazione e la diffusione dei sistemi telematici a supporto dei trasporti, in uno spazio temporale che si proietta fino al 2010.

Il PGTL è stato considerato come schema di riferimento, inoltre, nel settore della regolazione delle gestioni aeroportuali (canoni di concessione e diritti aeronautici) e per l'attività di vigilanza sugli enti preposti nel settore della sicurezza nel trasporto aereo.

8. Settore stradale e autostradale.

Il principale documento di programmazione del settore stradale è il piano triennale 2002–2004, relativo allo sviluppo della rete autostradale e stradale di interesse nazionale, accompagnato dalle opere stradali da appaltarsi nel 2002.

Per la parte del sistema autostradale in concessione, le risorse sono, in genere, reperite dalle concessionarie, nell'ambito degli oneri posti a loro carico dagli strumenti convenzionali: esse ammontano, nel triennio, a circa 7.834 milioni di euro, dei quali 1.450 per appalti nel 2002.

Complessivamente, l'impegno finanziario, con i fondi pubblici dell'ANAS, ammonta, nel triennio, a 4.888 milioni di euro, dei quali 3.130 milioni con fondi ordinari, 1.083 milioni di euro con fondi strutturali europei e 675 milioni destinati al sistema autostradale.

Con riferimento al programma annuale, l'elenco dei lavori stradali da appaltare nel 2002 ammontava a 859 milioni di euro.

Successivamente all'approvazione del piano triennale dei settori autostradale e stradale e dell'elenco annuale del settore stradale, è stato stipulato nell'ottobre 2002 l'accordo di programma Ministero – ANAS, inserendo anche ulteriori nuove clausole circa gli elementi da fornirsi nell'ambito dell'attività di vigilanza ministeriale.

L'Amministrazione ha, inoltre, trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze lo schema di convenzione per il rinnovo quinquennale 2003-2007 della concessione alla società Autostrade S.p.A. L'approvazione di tale atto consentirebbe l'attivazione di investimenti per complessivi 14.000 milioni di euro circa, aggiuntivi rispetto alla vigente convenzione del 1997. In tale ambito rientra anche la revisione del sistema tariffario sulle autostrade.

8.1 Trasformazione dell'ANAS in S.p.A.

L'ANAS ha recentemente concluso il suo lungo processo di trasformazione in società per azioni - a totale partecipazione azionaria pubblica - con il DL 8 luglio 2002, n. 138, convertito dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, successivamente modificata con la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), mantenendo comunque compiti in materia di viabilità statale nazionale.

L'assetto normativo della S.p.A. è stato definito dalla citata legge finanziaria 2003 che ha stabilito, tra l'altro, le modalità di finanziamento, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, delle attività dell'ANAS.

La direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 novembre 2002 ha stabilito le tempistiche per gli adempimenti inerenti alla trasformazione (entro il 31/12/2002) e le modalità di esercizio e di controllo dell'attività dell'ANAS S.p.A. da parte dell'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti.

I capisaldi della trasformazione possono essere così essere sintetizzati:

- azionista unico della S.p.A. è il Ministero dell'economia e delle finanze – le cui azioni sono inalienabili – che esercita il controllo finanziario sulla società e i diritti dell'azionista per ciò che concerne gli aspetti finanziari, lasciando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in base alle direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri, l'esercizio degli altri diritti di competenza dell'azionista;
- il controllo tecnico-operativo e programmatico è rimesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- le funzioni pubblicistiche esercitate dall'ente ANAS in base al decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, continuano ed essere esercitate dalla S.p.A. in regime di concessione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- la rete autostradale e stradale di interesse nazionale, individuata ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, viene trasferita all'ANAS S.p.A. dal Ministero dell'economia e delle finanze, sotto forma di aumento di capitale sociale.

In relazione alla tempistica fissata dalla direttiva del 27 novembre 2002, il Ministero ha provveduto, entro il 31 dicembre 2002, a definire, d'intesa con l'ANAS e il Ministero dell'economia e delle finanze:

1. lo schema di statuto della nuova S.p.A., approvato con il decreto interministeriale 18 dicembre 2001, n. 1003/1;
2. lo schema di convenzione di concessione delle attività pubblicistiche, approvato con il medesimo citato decreto interministeriale;
3. la convenzione di concessione all'ANAS S.p.A., stipulata in data 19 dicembre 2002, subito dopo l'assemblea costitutiva ed approvata con il decreto interministeriale 31 dicembre 2002, n. 1030.

Con l'approvazione e la successiva registrazione del decreto interministeriale di concessione, si è completato entro il 2002 il processo istituzionale di trasformazione in S.p.A.

E' stato così possibile assicurare la continuità di funzionamento dell'ANAS e l'utilizzo immediato dei fondi messi a disposizione dalla legge finanziaria per il 2003, la quale prevede che siano a carico dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze sia l'apporto al capitale sociale della società, pari a 1.817,8 milioni di euro, ai fini della gestione e della realizzazione di infrastrutture, sia la somma di 450 milioni di euro per spese di funzionamento, prima imputate a capitoli di bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti deve definire le modalità operative dell'esercizio delle funzioni di vigilanza, controllo e indirizzo sulla nuova S.p.A., già individuate, in via generale, nella convenzione che regola la concessione. Tali modalità attengono al monitoraggio sull'avanzamento delle opere in corso di realizzazione, alla possibilità di utilizzare l'archivio telematico degli appalti dell'ANAS, al contributo finanziario per la realizzazione dell'Archivio nazionale delle strade[14]. Resta aperto il problema del consolidamento dei dati. Appare, infatti, necessario, per tener ferma la conoscibilità da parte del Parlamento del quadro complessivo dei risultati di finanza pubblica, predisporre un conto consolidato che consenta una articolata veduta d'assieme che includa la misurazione dell'impatto delle operazioni di alienazione e delle risultanze della gestione sul conto del patrimonio e sul conto del bilancio.

8.2 Il c.d. federalismo stradale.

Con l'entrata in vigore degli atti normativi succedutisi al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 - inerente il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali - l'ANAS ha visto notevolmente ridursi il numero di chilometri di strade statali per i quali deve assolvere ai compiti propri in ordine alla viabilità stradale. Infatti, in applicazione del c. d. federalismo stradale, con il quale sono state trasferite, alle Regioni, la

---

[14] Programma: "Istituzione dell'Archivio nazionale delle strade": l'Amministrazione ha avviato la costruzione dell'impianto dell'Archivio, partendo dall'esperienza di alcuni gestori di strade che hanno istituito il proprio catasto – i cui dati affluiranno nell'Archivio – e con un progetto sperimentale che dovrà essere utilizzato come *best practice* per la creazione del Sistema informativo delle strade.
La disponibilità di detto Archivio consentirà, entro pochi anni, una conoscenza diffusa del sistema infrastrutturale da parte di tutti gli enti proprietari, con benefici effetti sulla programmazione degli interventi di manutenzione e di messa in sicurezza.

gestione e manutenzione di circa 30.000 chilometri di strade, all'Ente sono rimaste da gestire circa 16.000 chilometri di strade statali distribuite sull'intero territorio nazionale.

Il chilometraggio della sola rete stradale nazionale è stato modificato, nel corso dell'anno 2001, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri emanato in data 21 settembre 2001 con il quale sono state rideterminati alcuni chilometraggi dei territori regionali – già attribuiti col precedente decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 - come appare nel seguente prospetto riepilogativo.

Regione	Distese Km. Regionali		Diff.za	Distese Km. Nazionali		Diff.za
	d.lgs. n. 461|99	dPCM 21.09.01		d.lgs. n. 461|99	dPCM 21.09.01	
Piemonte	2.224,6621	2.219,761	-4,900	668,344	673,244	4,900
Valle d'Aosta	4,817	4,607	-0,210	148,183	148,393	0,210
Lombardia	2.462,114	2.462,114	-24,480	875,600	900,080	24,480
Veneto	1.687,995	1.975,892	-12,103	689,386	701,489	12,103
Friuli V.G.	704,633	696,964	-7,669	474,367	482,036	7,669
Liguria	945,966	1.061,48	115,514	115,514	0,000	-115,514
Emilia Romagna	1.899,031	1.902,975	3,944	1.077,809	1.073,865	-3,944
Toscana	2.631,609	2.585,884	-45,725	838,069	883,794	45,725
Umbria	1.099,657	1.084,531	-15,126	321,672	336,798	15,126
Marche	811,88	846,807	34,927	504,087	469,160	-34,927
Lazio	2.010,515	2.007,298	-3,217	486,122	489,339	3,217
Abruzzo	1.629,796	1.635,756	5,960	606,680	600,720	-5,960
Molise	429,066	415,739	-13,327	507,223	520,550	13,327
Campania	1.538,696	1.535,115	-3,581	1.188,815	1.192,396	3,581
Puglia	1.418,191	1.363,249	-54,942	1.465,913	1.520,855	54,942
Basilicata	910,791	895,261	-15,530	1.049,927	1.065,457	15,530
Calabria	2.054,938	2.050,787	-4,151	1.363,189	1.367,340	4,151
Sicilia Sardegna	1.800,721	1.707,634	-93,087	1.122,279	1.215,366	93,087
Totale	**27.765,409**	**27.547,636**	**-217,773**	**15.640,327**	**15.858,100**	**217,773**

Occorre, però, precisare che, la Direzione Centrale Lavori dell'ANAS[15], ha diramato una situazione aggiornata della consistenza dell'intera rete stradale nazionale - ivi compresi anche i raccordi autostradali, i centri abitati mantenuti all'ANAS, e la viabilità delle Regioni a statuto speciale (Sicilia, Sardegna e Friuli Venezia Giulia), con le quali non è stata ancora perfezionato l'iter procedurale al perfezionamento del passaggio di alcune strade - nella quale si evince che il chilometraggio complessivo, attualmente in gestione all'Ente, risulta di Km 20.579,672, evidenziando la differenza di complessivi circa 5.000 chilometri rispetto a quanto indicato nel precedente prospetto.

8.3 Piano nazionale della sicurezza stradale.

La legge 17 maggio 1999, n. 144 (art. 32), ha istituito il "Piano nazionale della sicurezza stradale", fissandone obiettivi, contenuti e procedura di definizione e attuazione[16].

[15] Con nota 9 ottobre 2002, n, 14658.

[16] La norma prevede che la elaborazione del Piano sia preceduta dalla redazione degli "Indirizzi generali e linee guida di attuazione" da sottoporre alle competenti Commissioni parlamentari. Detto documento, dopo aver acquisito il

All'inizio del 2002, sulla base dei documenti prodotti dalla "Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale" e del "Comitato Nazionale della Sicurezza stradale", è stata completata la prima versione del Piano. In data 6 febbraio 2002 in sede di discussione nel Comitato Nazionale della Sicurezza Stradale, i rappresentanti delle autonomie regionali e locali hanno chiesto di acquisire il parere della Conferenza unificata sullo schema di piano. Il documento è stato definitivamente approvato con deliberazione del CIPE del 29 novembre 2002.

Unitamente allo schema di piano è stato approvato il programma di attuazione del Piano per il 2002. In particolare è stata prevista la ripartizione regionale di risorse, rese disponibili dalla legge n. 448/99, che dovrebbero consentire sotto forma di mutui l'attivazione di un volume di investimenti da parte dello Stato di 130.000.000 di euro.

Sono previste nel Piano azioni di primo livello (quelle più urgenti ai fini dell'immediata riduzione dell'incidentalità) e altre azioni di secondo livello (per la realizzazione di interventi strategici) in grado di migliorare la situazione nel medio periodo. Uno dei criteri fondamentali del Piano è la collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti nella sua attuazione per il raggiungimento dell'obiettivo di una sensibile riduzione dei morti e dei feriti per incidenti stradali[17].

9. Settore ferroviario.

Nel corso del 2002 vi è stata in sede europea un'intensa attività normativa riguardante il settore. In particolare nei primi mesi dell'anno la commissione Europea ha presentato il "secondo pacchetto ferroviario". Tale pacchetto è composto dalle seguenti proposte normative:

- direttiva sulla sicurezza del trasporto ferroviario in seno all'Unione;
- direttiva di emendamento delle direttive 91/440 e 2001/12, mirata all'ampliamento del livello di apertura dei mercati del trasporto ferroviario delle merci;
- direttiva di emendamento ed armonizzazione delle proposte normative in materia di interoperabilità già emanate (direttive 96/48 e 2001/16);
- regolamento per la creazione dell'Agenzia europea delle ferrovie;
- raccomandazione della Commissione Europea per l'adozione di una decisione del Consiglio Europeo, che dia mandato alla stessa Commissione di negoziare l'adesione dell'Unione Europea all'accordo COTIF, definito dalla Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari (OTIF).

Nell'ambito nazionale si segnala che dopo l'approvazione della legge finanziaria 2002 è stato predisposto il primo *addendum* al Contratto di programma. Tale strumento, esaminato dalle competenti commissioni parlamentari, approvato dal CIPE, e stipulato il 24 ottobre 2002, consente la ripartizione di 4.607 euro recati dalla stessa legge per il finanziamento degli investimenti infrastrutturali previsti nel Contratto di programma.

Con riferimento al trasporto passeggeri è da segnalare che nel corso del 2002 è stato intrapreso l'esame dei diversi aspetti del nuovo contratto di servizio 2002-2003. In particolare si prevede che il trasporto regionale per le regioni a statuto speciale e le province autonome continuerà ad essere incluso nel Contratto nazionale fino a che sarà completata l'attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422; che il trasporto notturno sarà finalizzato a

---

parere favorevole della Conferenza unificata, è stato approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro dei trasporti e della navigazione, con il Ministro della pubblica istruzione e con il Ministro della sanità, il 29 marzo 2000. In relazione a quanto previsto dagli Indirizzi generali sono stati costituiti gli organi a supporto della definizione del Piano:

- con un accordo Ministero dei lavori pubblici – CNEL del 22 gennaio 2001 è stata istituita la "Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale";
- con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 10 maggio 2001 è stato istituito il "Comitato Nazionale della Sicurezza stradale".

[17] Nel paragrafo relativo agli indicatori sono riportati i principali numeri-indice necessari per la verifica e la valutazione della sicurezza stradale.

consentire la mobilità di lunga percorrenza soprattutto tra Nord e Sud del Paese; che le agevolazioni tariffarie continuino ad essere regolate dal dm 2 gennaio 1990, n. 1/T fino a che non interverrà il regolamento governativo previsto dall'art. 39 della legge n. 166/2002[1819].

10. Settore aeroportuale.

La materia delle gestione aeroportuali sin dal 1993 ha formato oggetto di particolare attenzione da parte del legislatore per dotare il sistema aeroportuale di un regime giuridico più

[18] Nell'ambito del Dipartimento Trasporti Terrestri, anche nel corso dell'esercizio 2002, è proseguita l'attività contrattuale relativa al potenziamento e ammodernamento delle Ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa ai sensi della l. n. 910/86 che all'art. 2, 3° comma, dispone che gli esercenti delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre mutui garantiti dallo Stato nel limite complessivo di lire 5.000 miliardi, facendo ricorso al mercato finanziario nazionale ed estero.
A tal proposito sembra opportuno sottolineare che il legislatore, al fine di accelerare il coordinamento funzionale e operativo delle aziende in gestione commissariale governativa, nei sistemi regionali di trasporto, ha affidato, con la legge n. 662/1996, art. 2 commi da 1 a 10, alla F.S. S.p.A. il compito di ristrutturazione delle predette aziende per un periodo massimo di tre anni (scadenza 31 dicembre 1999), mediante l'adozione del decreto n. 91-T del 30 dicembre 1996. Con d.lgs. 422/97, modificato ulteriormente dal d.l.gs n. 400/1999 ha previsto, dal 1° gennaio 2000, la delega delle funzioni di programmazione e di amministrazione inerenti le ferrovie in G.C.G., alle Regioni.
L'iter legislativo si è chiuso con la stipula degli accordi di programma tra le Regioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione, previsti dagli artt. 8, 9 e 12 del d.lgs. n. 422/1997 a seguito dei quali sono stati emanati in data 16 novembre 2000 i relativi dPCM. Occorre precisare inoltre che l'art. 131, comma 4, della l. 23 dicembre 2000 n. 388 (legge finanziaria 2001) aveva modificato il quadro normativo di riferimento, introducendo sostanziali novità in merito alla stipula di atti integrativi, alle varianti incorso d'opera ed alle concessioni, stabilendo la revoca di quest'ultime e l'espletamento di gare d'appalto per l'affidamento dei lavori secondo la normativa generale in materia. A riguardo va tuttavia osservato che tale articolo è stato abrogato dall'art. 11 comma 2 della l. 1° agosto 2002, n. 166.

[19] Tabella riepilogativa dei finanziamenti a carico dello Stato a favore delle FF.SS. e di altre Società collegate:

Esercizio 2000

in mlioni di Euro

	FS	RFI	TRENITALIA	GRANDI STAZIONI	FERPORT	SITA	Totale
1. Contributi in conto esercizio	1.479		9	2	1	83	1.574
2. Partite formalmente da non classificare come contributi, ma che hanno affinità con questi	675		946			14	1.635
3. Finanziamento degli investimenti	3.317		0	11		9	3.337
TOTALE GENERALE	5.471		955	13	1	106	6.546

Esercizio 2001

	FS	RFI	TRENITALIA	GRANDI STAZIONI	FERPORT	SITA	Totale
1. Contributi in conto esercizio		1.502	5		1	35	1.543
2. Partite formalmente da non classificare come contributi, ma che hanno affinità con questi			1.741			59	1.800
3. Finanziamento degli investimenti	3.615	176	754	1		16	4.562
TOTALE GENERALE	3.615	1.678	2.500	1	1	110	7.905

Esercizio 2002

	FS	RFI	TRENITALIA	GRANDI STAZIONI	FERPORT	SITA	Totale
1. Contributi in conto esercizio		1.466	1		1	35	1.503
2. Partite formalmente da non classificare come contributi, ma che hanno affinità con questi			1.704			51	1.755
3. Finanziamento degli investimenti	4.078	124	1			21	4.224
TOTALE GENERALE	4.078	1.590	1.706	0	1	107	7.482