

sovrintendono alla gestione delle politiche ambientali prevede l'apporto di più Amministrazioni centrali e dei Governi locali per cui una gestione improntata a proficuità dovrebbe fondarsi su una organica relazione fra tali organi piuttosto che, come talvolta accade, che sull'incrocio di visioni contrapposte, se non di veri e propri veti reciproci, che rallentano le attività e causano sprechi e ritardi. Una politica "attendista" è certamente perdente, mentre, anche sotto il profilo economico, è molto più vantaggioso pianificare tempestivamente interventi per migliorare le condizioni ambientali.

Sintomatico delle difficoltà nel pervenire alla realizzazione dei programmi è il dato che emerge, per esempio, dalla lettura della Tavola 6⁵³ che pone in risalto come, in media, soltanto il 67 per cento delle risorse disponibili in termini complessivi di autorizzazioni di cassa si siano trasformati in effettivi pagamenti.

La necessità di coinvolgere in modo razionale le Autonomie territoriali è stata efficacemente posta in evidenza nel corso della Conferenza europea sul clima, promossa recentemente nel nord Italia dalla ICLEI⁵⁴, una delle maggiori associazioni internazionali che riunisce oltre 750 governi locali di 68 Paesi diversi e che ha l'obiettivo di migliorare le condizioni dello sviluppo sostenibile. Occorre sensibilizzare e suggerire idonee direttive, in particolare, nei confronti dei tanti piccoli Comuni disseminati per l'Italia, affinché vengano avviate iniziative locali per attuare nuovi sistemi di produzione dell'energia al duplice scopo di conseguire risparmi e di ridurre sensibilmente le emissioni di gas a effetto serra.

In tema di fonti di energia rinnovabile, che consente tra l'altro di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, vanno, per esempio, segnalati i modesti risultati conseguiti finora dal programma "solare termico", promosso dal Ministero dell'ambiente, a causa delle pochissime adesioni da parte degli Enti locali. In proposito è stato sottolineato come una più oculata valutazione da parte dello stesso Ministero riguardo alle reali disponibilità finanziarie degli Enti locali, avrebbe potuto evitare la massiccia riduzione delle adesioni⁵⁵. In proposito, pur dando atto del perseguimento di alcuni importanti obiettivi, quali la riduzione di emissione di CO₂ nell'ordine di 1.670 Ton/anno nonché di altri gas inquinanti, considerato che lo stato di attuazione degli interventi si è aggirato intorno al 60 per cento, il Ministero è stato sollecitato a portare a termine il programma, nell'interesse di una più incisiva politica ambientale, che tenga conto dell'importanza delle fonti rinnovabili, come previsto dagli obiettivi del protocollo di Kyoto.

Altre indagini esperite da questa Corte⁵⁶ hanno posto in evidenza che non sempre la predisposizione di programmi di incentivazione alla sensibilità ambientale, attraverso bandi di cofinanziamento, è caratterizzata da iniziative sufficientemente delineate in termini di specifiche caratteristiche, di fattibilità, di strumenti di misurazione di impatto, in modo da rendere più agevole ed obiettiva la valutazione delle istanze, la conseguente selezione, i contenuti dei progetti finanziati, la successiva loro attuazione, i criteri di verifica e gli indicatori di impatto. Tutti elementi la presenza dei quali impedisce comportamenti opportunistici e superficiali dei fruitori, con conseguente garanzia di proficuo utilizzo delle risorse pubbliche finalizzate al miglioramento dell'ambiente.

Del resto una maggiore attenzione alle politiche ambientali, imposta anche in relazione agli obblighi derivanti dalla appartenenza alla U.E., comporterebbe una diminuzione delle numerose procedure di infrazione per violazioni del diritto comunitario aperte nei confronti

⁵³ Riportata nel paragrafo 3.2.

⁵⁴ Local governments for Sustainability.

⁵⁵ Cfr. Corte dei conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione dello Stato, II Collegio, Deliberazione n. 8/2008.

⁵⁶ Cfr. Corte dei conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione dello Stato, I e II Collegio, Deliberazione n. 11/2008.

dell'Italia che ammontano a circa 50 per quanto riguarda la materia dell'ambiente e che si riferiscono, in particolare, alla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale, alla qualità dell'aria in relazione ai valori limite per lo zolfo, alla custodia degli animali selvatici nei giardini zoologici, alla mancata trasmissione di informazioni ai sensi della decisione 280/2004/CE relativa ai cambiamenti climatici - emissioni di gas nonché ai pericoli di incidenti connessi con determinate sostanze pericolose.

In ogni caso, al fine di agevolare il raggiungimento degli obiettivi programmati, occorrerà approntare anche strumenti di misurazione in grado di dar conto del grado di realizzazione dei vari programmi in cui è articolata ciascuna missione. In particolare sarà necessario utilizzare indicatori di efficienza per valutare il rapporto fra mezzi impiegati e beni e servizi prodotti e, soprattutto, di efficacia per monitorare il livello qualitativo fra risultati, risorse impiegate e beni e servizi. Una puntuale definizione di tali strumenti, che qualificano e danno valore al controllo interno di gestione, consentirà di seguire via via le procedure attivate e di intervenire tempestivamente per gli eventuali correttivi che si rendessero necessari per migliorare il risultato finale.

Le infrastrutture pubbliche e i trasporti

La politica delle infrastrutture impegna diverse amministrazioni tra le quali prevalentemente il Ministero delle infrastrutture, al quale si è affiancato, a seguito del cd. “spacchettamento” operato dal DL n.181/2006 (convertito nella l. n. 233/2006) e prima della nuova ricomposizione in un unico Ministero (operata dal DL n. 85/2008), il Ministero dei trasporti.

D'altra parte, va osservato che, anche nella situazione esistente sino alla nuova fusione, è risultato talvolta difficile stabilire una linea di separazione netta tra i due Ministeri. Non a caso, infatti, certi interventi infrastrutturali sono stati affidati alla prevalente competenza del Ministero dei trasporti; analogo discorso può farsi per i problemi attinenti alla sicurezza. In questa ottica vanno considerati nell'ambito della politica infrastrutturale anche gli interventi per favorire la mobilità pur se, sotto un profilo organizzativo, questi sono affidati al Ministero dei trasporti.

Inoltre, in una concezione più ampia, anche in relazione alla cd. *strategia di Lisbona* sull'economia basata sulla conoscenza, in grado di realizzare una crescita economica sostenibile, questa politica comprende le infrastrutture immateriali e tutti gli strumenti atti a realizzare l'obiettivo indicato, quali l'energia, la ricerca, le comunicazioni e la tutela ambientale funzionale allo sviluppo sostenibile. Da ciò discende la confluenza di altre Amministrazioni, che con la loro attività contribuiscono ad attuare una coerente e complessiva politica infrastrutturale (Ministero dello Sviluppo Economico - MISE, dell'ambiente, dell'istruzione, della ricerca e delle comunicazioni, peraltro ora confluito nel MISE). In questa sede ci si limita a trattare di quella parte della politica delle infrastrutture, affidata alla responsabilità dell'omonimo Ministero.

Al Ministero delle infrastrutture (prima del riaccorpamento con il Ministero dei trasporti) sono state affidate, nell'ambito della nuova configurazione del bilancio dello Stato, due missioni specifiche, la n. 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” e la n. 19 “Casa e assetto urbanistico”; a queste si aggiunge la missione n. 32 “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche”, di carattere trasversale, perché riguarda tutti i Ministeri.

La missione 14 si articola in nove programmi, che abbracciano tutti gli interventi a carattere infrastrutturale nei vari settori: dall'edilizia statale, all'intermodalità, alle strade ed autostrade, alle ferrovie, ai porti ed aeroporti, agli interporti, alle dighe ed altre opere idrauliche, all'edilizia sanitaria e alla sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture; una collocazione specifica è assegnata alle opere ritenute *strategiche* (programma n. 3), che assumono un carattere trasversale e che sostanzialmente si ricollegano alla legge n. 443/2001 (*legge obiettivo*) perché si riferiscono a vari settori, rientranti anche nei diversi programmi.

La missione 19 “Casa e assetto urbanistico” si articola in tre programmi, che coprono i vari aspetti dell'assetto del territorio: dall'edilizia residenziale agevolata ai mutui per l'edilizia

residenziale a seguito di calamità (anche con riferimento a specifici interventi in Regioni colpite da eventi sismici), ai più generali programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo del “sistema città”.

Le Infrastrutture

1. Considerazioni generali.
2. Contesto normativo e programmatico. - 2.1. *L'ambito comunitario.* - 2.2. *L'ambito nazionale.*
3. Missioni e programmi. - 3.1. *La missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica".* - 3.2. *La missione 19 "Case e assetto urbanistico".*
4. Considerazioni conclusive.

1. Considerazioni generali

La nuova politica di sviluppo del territorio, come ha affermato il Servizio di controllo interno del Ministero (SECIN) nel suo Rapporto di *performance*, ha individuato tre azioni fondamentali: programmare, realizzare e vigilare.

La politica infrastrutturale, alla quale si è ispirato il Governo, si può riassumere in tre linee di intervento, ritenute decisive per lo sviluppo del Paese: la mobilità, la città e la casa. Essa è basata su: partenariato, sussidiarietà, innovazione, coesione e sviluppo regionale e trova il suo quadro di riferimento nel sistema delle reti transnazionali e nella programmazione comunitaria, con il potenziamento delle reti secondarie da collegare con quelle principali e un accesso equilibrato al traffico intercontinentale. Si possono, inoltre, evidenziare tre linee d'azione:

- sviluppo delle capacità trasportistiche delle infrastrutture nazionali collegate con i corridoi transeuropei e con lo sviluppo delle autostrade del mare e degli *hub* aeroportuali di Fiumicino e Malpensa;
- formazione di un "presidio nazionale condiviso" per attuare "cooperazioni strategiche tra politiche urbane e territoriali" e costruire reti di città;
- combinazione delle due precedenti linee per accelerare lo sviluppo delle aree meridionali con una "ricentralizzazione" del Mediterraneo.

Va subito notato che ai propositi programmatici dei Governi che si sono succeduti dal 2001 (con l'approvazione della normativa generale ed innovativa per il rilancio delle infrastrutture definite strategiche, contenuta nella legge n. 443/2001, cd. *legge obiettivo*) non ha corrisposto un'analoga realizzazione.

Dall'aggiornamento dei dati sullo stato di attuazione della *legge obiettivo* al 31.12.2006, effettuato dall'Amministrazione, risultavano: completate, il 2 per cento delle opere; cantierate, il 25 per cento; affidate, l'8 per cento; in gara, il 2,5 per cento. Restavano in progettazione il 62 per cento. In questo contesto, si possono indicare due linee di intervento: quella delle infrastrutture strategiche, strettamente connesse a detta legge e quella delle infrastrutture di completamento che, sotto il profilo finanziario, attinge anche ai finanziamenti offerti dalla politica regionale comunitaria, con riferimento in particolare alla programmazione dei fondi strutturali 2007-2013, e a quelli in attuazione dei *contratti di programma* RFI¹ e ANAS² per il quinquennio 2007-2011.

Dal quadro finanziario contenuto nel Documento di programmazione economico finanziaria (Dpef) 2008-2011 emerge un costo complessivo degli interventi programmati di 118.235,08 milioni di euro, dei quali la gran parte, 93.158,54 milioni, è assorbita dalla *legge obiettivo* (dei 93 miliardi per le opere in corso sono previsti interventi per 35 miliardi, ma di questi, 21,3 si riferiscono ad opere solo parzialmente finanziate).

A fronte del costo complessivo di 118 miliardi sono indicati 44,7 miliardi di fabbisogno da reperire (ma non sono indicate le modalità di reperimento).

Il Governo, individuando le nuove priorità, di concerto con le Amministrazioni regionali, ha evidenziato per ciascun progetto: lo stato di avanzamento; i fabbisogni economico-finanziari e le formule di cofinanziamento esistenti o attivabili, sia su base locale, che comunitaria. Tenendo conto della legge finanziaria 2007 e di altri provvedimenti che la completano, ha indicato gli interventi: sul sistema stradale con il nuovo *Piano ANAS 2007-2011* e sul sistema ferroviario con il *Piano RFI 2007-2011* (di cui si tratta più in dettaglio in altra parte); in materia di sicurezza sia ferroviaria che stradale; sul sistema portuale; nel settore idrico; nell'edilizia³.

L'intento perseguito nello sviluppo delle infrastrutture è dare priorità alle opere già avviate e assegnare preminente importanza al costante dialogo con le amministrazioni regionali e locali per la progettazione e realizzazione concreta delle opere.

In questo contesto assume particolare importanza l'impiego, in particolare nel Mezzogiorno, nell'ambito del Quadro comunitario di sostegno (2000-2007), delle risorse europee seguendo un criterio di premialità dei fondi strutturali sulla base del monitoraggio dei risultati ottenuti. Analogamente viene in rilievo la modernizzazione della rete dei trasporti del Paese con la partecipazione italiana alla realizzazione dei grandi corridoi europei di comunicazione, dando al tempo stesso priorità ai programmi relativi al potenziamento della rete dei porti commerciali e turistici.

Per quanto riguarda il sistema stradale e autostradale, partendo dalla considerazione che quello stradale costituisce la principale modalità di trasporto in Europa e in Italia e che si verificano alte concentrazioni di traffico su alcune direttrici, si rende necessario avviare interventi volti a realizzare un equilibrio tra le varie modalità di trasporto e tra le varie aree del Paese⁴.

¹ Rete Ferroviaria Italiana.

² Azienda Nazionale Autonoma delle Strade.

³ La legge finanziaria 2007 ha destinato all'ANAS S.p.A. risorse per gli anni 2007-2009 per un totale di 4.240 milioni di euro; per il sistema ferroviario: per le opere in corso 16.300 milioni, per le opere prioritarie da avviare 3.500 milioni, per le altre opere 6.800 milioni.

⁴ Nella rete autostradale vi è una netta prevalenza al Nord (51 per cento della rete) mentre al Centro vi è il 17 per cento ed il restante 32 per cento è situato al Sud.

E' apprezzabile, quindi, la volontà espressa dal Governo di determinare uno spostamento progressivo dalla strada ad altre modalità ed in particolare al trasporto su "ferro" (soprattutto per le merci) e via mare con le cosiddette *autostrade del mare*.

Va considerato che permane in Italia un *deficit* nelle infrastrutture materiali, con conseguenti strozzature, che penalizzano l'attività economica. Il tardato ammodernamento infrastrutturale influisce, infatti, negativamente sul generale sviluppo economico, per cui si evidenzia la necessità di collegare gli interventi nelle infrastrutture con le reti europee assicurando collegamenti orizzontali e verticali tra le diverse zone del Paese, anche al fine di migliorare la mobilità dei fattori produttivi e ridurre i costi del sistema industriale indotti dalla scarsa efficienza della logistica in alcune aree.

Le esigenze di investimento riguardano, peraltro, ambiti diversificati (infrastrutture economiche, ambientali ecc.) con responsabilità che incidono su diversi livelli di governo⁵. In questa linea il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 prevede nell'ambito dell'obiettivo *convergenza* un Programma Operativo Nazionale (PON) "reti e mobilità" riferito alle Regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia, nonché un Programma Nazionale Mezzogiorno "reti e mobilità" relativo all'insieme delle otto Regioni del Sud. Per gli interventi previsti per questi due programmi, volti al potenziamento del sistema infrastrutturale del Sud e delle isole, si prevede un investimento di 6.777 milioni con l'intervento sia del Fondo regionale comunitario (FESR) sia del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS).

In merito all'articolazione territoriale della spesa, in base ai dati esposti nel Dpef 2007-2011 (ma la situazione non è, allo stato, sostanzialmente mutata) gli interventi risultavano nettamente sbilanciati: nelle Regioni del nord era previsto il 77 per cento dell'investimento complessivo e il 68 per cento del fabbisogno finanziario contro rispettivamente il 13 per cento e il 24 per cento nelle Regioni del Centro e solo il 10 per cento e l'8 per cento nelle Regioni del Mezzogiorno. In particolare, in queste ultime, risultava localizzato il maggior numero di interventi contenuti nel primo programma delle infrastrutture strategiche in attuazione della *legge obiettivo*, non finanziati e non approvati dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

La *Relazione unificata sull'economia e la finanza pubblica per il 2008* ha fornito i dati più recenti sugli investimenti in infrastrutture nell'ambito della spesa pubblica per investimenti. La *Relazione* afferma in modo netto che l'Italia "soffre da anni di una carenza di infrastrutture, materiali e immateriali" e ricorda l'impegno assunto dal Governo *pro tempore* nell'estate del 2006 di porre tra i primi interventi di politica economica il potenziamento delle infrastrutture immateriali. Viene confermato il dato già riportato nel Dpef: la spesa per investimenti fissi lordi per l'80 per cento fa capo alle Amministrazioni territoriali. D'altra parte, se la spesa diretta dello Stato rappresenta circa un quinto del totale, è lo Stato che finanzia le erogazioni con il trasferimento delle risorse agli Enti, che poi realizzano gli interventi. La somma dei pagamenti del bilancio per investimenti fissi lordi e per contributi agli investimenti della Pubblica Amministrazione ammonta tra il 2000 ed il 2007 al 77,1 per cento della spesa per investimenti lordi della Pubblica Amministrazione. Ma il bilancio finanzia anche gli investimenti di enti esterni alla Pubblica Amministrazione, che, però, contribuiscono all'accrescimento del patrimonio infrastrutturale; tra questi un posto di rilievo occupano i contributi agli investimenti delle Ferrovie, pari in media a 3,5 miliardi nel periodo 2000-2007.

⁵ Il Dpef 2008-2011 rileva che la spesa in conto capitale della PA risulta in gran parte decentrata: il 60 per cento degli investimenti è realizzato dalle Amministrazioni locali ed il 20 per cento dalle Regioni. Circa il 25 per cento della spesa in conto capitale (il 50 per cento nel Mezzogiorno) è realizzata con programmi di sviluppo finanziati da risorse aggiuntive comunitarie e nazionali, nell'ambito del Quadro strategico nazionale (QSN).

Con riferimento specifico agli stanziamenti di bilancio per le infrastrutture con le leggi di spesa pluriennali (di cui alla Tabella F delle leggi finanziarie), la Relazione in esame indica uno stanziamento complessivo tra il 2007 e il 2008 di circa 88 miliardi (di cui circa 38 per il quadriennio 2007-2010 e 50 miliardi per gli anni successivi). Degli 88 miliardi, circa 54 sono costituiti da risorse aggiuntive autorizzate con provvedimenti di spesa contenuti nelle ultime manovre finanziarie.

In merito alla *legge obiettivo*, la *Relazione* richiama i dati delle ultime due leggi finanziarie (2007 e 2008), che hanno autorizzato, con contributi quindicennali, 8.982 milioni a decorrere dal 2007. In particolare con la legge finanziaria 2007 è stata autorizzata l'assunzione di mutui per complessivi 1.390 milioni per opere inserite nel programma di infrastrutture strategiche, mentre con i contributi quindicennali stanziati dalla legge finanziaria 2008 sono stati finanziati progetti per 1.044 milioni (su un volume di investimenti stimati in circa 2.950 milioni).

Dagli stessi dati forniti dal Governo si può, quindi, rilevare che la politica infrastrutturale sta trovando una lenta e difficile attuazione. Certamente va tenuto conto del carattere normalmente pluriennale degli interventi infrastrutturali, la cui realizzazione richiede spesso tempi lunghi. A ciò vanno aggiunti i ricorrenti mutamenti, nel corso dell'ultimo decennio dell'assetto amministrativo, con composizioni e scomposizioni e più di recente, dopo la già complessa operazione del cd. "spacchettamento" e della rinascita per *gemmazione* del Ministero dei trasporti, si è passati, con il regolamento di organizzazione, adottato con il d.P.R. n. 254 del 19.11.2007, da una struttura dipartimentale e un'articolazione in quattro Centri di Responsabilità (C.d.R.) ad una con undici Direzioni generali, che, sommate al Gabinetto e al Consiglio superiore dei lavori pubblici, raggiungono il numero rilevante di tredici C.d.R. A questi si aggiungono gli organi decentrati costituiti da nove provveditorati interregionali per le opere pubbliche ciascuno articolato in un numero variabile di uffici dirigenziali non generali. Questa riorganizzazione non sembra corrispondere a quanto stabilito dal comma 404 della legge finanziaria 2007 ispirato ad una semplificazione delle strutture ministeriali e, per quanto riguarda le strutture periferiche ad una "loro riduzione e ove possibile", alla "costituzione di uffici regionali" o alla "riorganizzazione presso le prefetture-uffici territoriali del Governo". Va peraltro rilevato che i provveditorati per le opere pubbliche svolgono funzioni tecniche di particolare rilievo supportando l'attività delle amministrazioni regionali nei settori di loro competenza.

2. Contesto normativo e programmatico

2.1 L'ambito comunitario

In tema di infrastrutture non si può prescindere dal contesto comunitario, nel quale, del resto, si inserisce in buona parte l'azione del Governo italiano.

A livello comunitario le infrastrutture sono finanziate sia nell'ambito della *coesione economica e sociale* attraverso i fondi strutturali ed in particolare il Fondo di sviluppo regionale, sia nel quadro delle Reti transeuropee (RTE o TEN, secondo l'acronimo inglese) che sono state inserite nel Trattato sulla Comunità europea (TCE) dal Trattato sull'Unione europea (cd. Trattato di Maastricht), agli artt. 154-156.

La *Decisione* n. 1692/96 modificata dalla *Decisione* del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1346/2001, emanata in attuazione degli articoli citati, conteneva gli orientamenti comunitari, con gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee. La successiva *Decisione* n. 884/2004, che ha modificato la precedente,

contiene il quadro di programmazione della politica comunitaria in questa materia, delineando un *Master Plan* delle infrastrutture dei trasporti dell'Unione Europea (UE) allargata, al fine di colmare le insufficienze delle grandi reti che ostacolano la libera circolazione dei beni e delle persone, promuovendo l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti stesse e consentendo in tal modo all'Unione Europea di beneficiare dei vantaggi offerti dallo spazio senza frontiere che si è costruito.

Il regolamento del Consiglio n. 2236/95 modificato dal regolamento n. 680/2007 ha stabilito le norme per la concessione dei contributi comunitari a favore della RTE. La Comunità interviene oltre che con gli strumenti specifici di cui al citato regolamento di finanziamento, sia con i Fondi strutturali che con i prestiti della BEI (Banca Europea per gli Investimenti), attraverso uno "sportello speciale". I contributi comunitari possono riguardare studi di fattibilità, abbuoni di interessi, garanzie su prestiti ed anche cofinanziamenti di progetti.

Le reti transeuropee si propongono, quindi, di promuovere infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Sulla base degli orientamenti del Consiglio sono successivamente approvati i programmi.

Per quanto riguarda le infrastrutture che potremmo definire *materiali*, cioè quelle dei trasporti, vanno segnalati in particolare i cd. *corridoi transnazionali* alcuni dei quali interessano anche l'Italia: il 5 (che comprende l'asse stradale e ferroviario da Lisbona e Kiev, passando per Lione e Torino), l'1 (l'asse stradale e ferroviario Berlino-Palermo), il Corridoio dei Due Mari (l'asse ferroviario Genova-Amsterdam, attraverso la direttrice del Sempione), l'8 da Varna a Durazzo fino alle coste pugliesi), le Autostrade del mare (che dovrebbero collegare il Mediterraneo occidentale e quello orientale).

La citata Decisione n. 884/2004 ha individuato 30 progetti prioritari, tra i quali ne rientrano alcuni che interessano l'Italia (Corridoi nn. 1, 5, dei Due Mari, le Autostrade del mare e l'Aeroporto di Malpensa, completato nel 2001).

Un recente documento della Commissione europea sulle reti ha previsto che per realizzare le reti transeuropee di trasporto è necessario un cospicuo sforzo finanziario. Per la costruzione, infatti, dei soli progetti comunitari sono previsti investimenti per 280 miliardi di euro sui 600 miliardi dell'intera rete transeuropea.

Per rispettare la scadenza del 2020 si dovranno investire 160 miliardi di euro per il finanziamento dei progetti comunitari nel periodo di programmazione finanziaria dell'Unione 2007-2013.

Va registrata positivamente la recente decisione della Commissione europea di stanziare fondi cospicui a favore dell'Italia per la realizzazione delle infrastrutture tra le quali figura anche la tratta Torino-Lione, per la quale, però, la Commissione attende il piano definitivo del Governo italiano.

Alla luce delle polemiche e dei dibattiti legati alla realizzazione del collegamento Torino-Lione va ricordato che l'Unione ha invitato gli Stati membri a realizzare le reti transeuropee, in attuazione della cd. *strategia di Lisbona* per la crescita e l'occupazione secondo un approccio compatibile e uno sviluppo sostenibile. E' questo il motivo per cui la stessa Unione tende a privilegiare tra i modi di trasporto quelli ritenuti più rispettosi dell'ambiente e che assorbono meno energia, come la ferrovia e le idrovie. Si prevede, infatti, che completando i trenta progetti prioritari nella linea indicata si potranno ridurre in modo sostanziale le immissioni di anidride carbonica e quindi l'impatto sull'ambiente.

2.2. L'ambito nazionale

2.2.1. La normativa

Sul piano interno, oltre all'attuazione della *legge obiettivo* di cui si parla in altra parte, vanno ricordati alcuni interventi legislativi rilevanti in materia di lavori pubblici, che hanno apportato modifiche al cd. codice degli appalti pubblici (d.lgs. n. 163 del 2006): i decreti legislativi n. 6 del 26 gennaio 2007 e n. 113 del 31 luglio 2007. Le modifiche più rilevanti sono state apportate da questo secondo decreto che ha previsto una limitazione dell'ambito di applicazione della procedura negoziata con e senza pubblicazione di un bando di gara; il parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei lavori pubblici (e nel caso di beni culturali, del Consiglio Superiore dei beni culturali) ai fini del ricorso al "dialogo competitivo" nel caso di affidamento dei lavori; un limite all'ambito di applicazione dell'istituto dell'accordo quadro ammesso solo per i lavori di manutenzione. Altre modifiche hanno riguardato il ricorso all'appalto integrato e disposizioni a tutela dei diritti e delle condizioni dei lavoratori nell'esecuzione di contratti pubblici, nonché in materia di vigilanza sui lavori pubblici anche con riferimento al contrasto alla criminalità mafiosa.

In proposito va richiamato che con il d.P.R. del 28 gennaio 2008 è stato emanato il regolamento di esecuzione del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, previsto dall'art. 5 del d.l. n. 163/2006, in attuazione delle direttive comunitarie n. 2004/17/CE e 2004/18/CE.⁶

2.2.2. I Dpef 2007-2011 e 2008-2011

Il Governo italiano, e nella fattispecie il Ministero delle infrastrutture, ha mostrato di volersi muovere in questa direzione come si può rilevare dai due ultimi Dpef 2007-2011 e 2008-2011⁷.

Esaminando rapidamente il contenuto dei Dpef 2007-2011 e 2008-2011, nella parte generale, va rilevato che in essi si fa solo qualche riferimento al tema delle infrastrutture. In particolare nel primo dei due documenti citati si affermava l'esigenza di una semplificazione delle procedure e del nuovo strumento giuridico – la *legge obiettivo* n. 443/2001 – "finalizzata ad accelerare il processo autorizzativo delle infrastrutture pubbliche, con un maggiore coinvolgimento di capitali privati", e si evidenziava che, oltre alle infrastrutture di preminente interesse nazionale approvate dal CIPE in attuazione della *legge obiettivo*, altre opere infrastrutturali realizzate dalle Ferrovie e ANAS sarebbero state finanziate nell'ambito di contratti di programma o con specifici intermediari finanziari (Infrastrutture S.p.A.- ISPA). Nel documento in esame si faceva anche riferimento all'edilizia abitativa per la quale andava definito un quadro normativo coordinato con quello regionale per attuare programmi volti ad accrescere la disponibilità di alloggi con risorse pubbliche e con un partenariato pubblico e privato.

Di questo aspetto si tratta successivamente più in dettaglio, ma si possono ricordare brevemente le indicazioni del Dpef sull'esigenza di sviluppare le autostrade del mare; l'intermodalità; la portualità; il trasporto pubblico locale per far fronte all'esigenza dei "pendolari"; una politica di pianificazione della rete aeroportuale nazionale; la sicurezza, vista sotto i due profili di *safety* e *security*; l'innovazione e la formazione.

⁶ Si ricorda che a seguito dei rilievi formulati dalla Corte su questo regolamento il 13 giugno 2008 l'Amministrazione ha chiesto il ritiro del provvedimento al fine di adeguarne il testo.

⁷ Va notato che il testo pubblicato dal MEF differisce dal documento LVII della Camera dei deputati contenente il DPEF 2008-2011, perché prende come anni di riferimento 2008-2012.

Un'analisi dettagliata del settore in esame, si ritrova nell'Allegato II ai due Dpef "Programma delle Infrastrutture".

Prendendo in esame l'Allegato II al Dpef 2007-2011, questo documento illustrava gli interventi nelle infrastrutture ed, in particolare, lo stato di realizzazione del Programma approvato dal CIPE in attuazione della *legge obiettivo*.

In questo Dpef si prospettavano gli interventi su tre "Piattaforme": *transnazionali* (corridoi transeuropei, che saldano l'Italia al sistema europeo); *nazionali* (trasversali Tirreno Adriatico); *interregionali* (che integrano piattaforme nazionali). All'interno delle Piattaforme territoriali strategiche si collocano i *territori snodo* che svolgono una funzione di "commutatori" tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali; con un'immagine colorita il documento definiva i territori snodo come le "chiodature" delle aree del Paese capaci di determinare "effetti di sistema sull'innalzamento complessivo della capacità del Paese di produrre crescita e sviluppo"; questi territori sono anche quelli sui quali si intende far convergere il massimo sforzo di investimento.

Il Dpef indicava i criteri di individuazione degli interventi di breve e medio termine soffermandosi in particolare sulla centralità del sistema logistico del Paese, sulla connessione dei sistemi urbani e degli insediamenti produttivi con le principali reti per favorire la mobilità di persone, merci e conoscenze; sull'accessibilità delle aree periferiche e sulla valutazione dell'impatto ambientale anche ai fini del Protocollo di Kyoto.

Dopo la presentazione del quadro delle prime priorità infrastrutturali individuate dalle Regioni, venivano poi passati in rassegna gli interventi nei vari sistemi: stradale ed autostradale, ferroviario, aeroportuale, portuale, urbano.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale si delineava nel comparto *cargo* l'esigenza di rispondere alla forte crescita del traffico, utilizzando il metodo *hub & spoke* e cioè la concentrazione dei traffici su pochi punti (*hub*) e il successivo smistamento verso strutture periferiche (*spoke*).

In merito al sistema portuale, si accentuava l'importanza delle autostrade del mare, già richiamate, prevedendo la corresponsione del cosiddetto *ecobonus* per incentivare l'autotrasporto ad utilizzare questa modalità (con evidenti effetti positivi anche sotto il profilo ambientale) con misure volte alla riduzione dei costi rispetto al sistema "tutto strada".

Quanto ai sistemi urbani il documento sottolineava la necessità di completare gli interventi avviati, privilegiando i sistemi territoriali ed urbani cd. di II livello. Si prevedevano interventi per un potenziamento delle reti secondarie e il collegamento con quelle principali e un accesso più equilibrato al traffico intercontinentale attraverso un'adeguata distribuzione dei porti marittimi ed aerei ed i necessari raccordi tra porti ed entroterra.

Il documento individuava, infine, "lo stato di consistenza" della *legge obiettivo*⁸, le priorità sui "nodi"⁹, i fabbisogni finanziari per il raggiungimento delle stesse e la loro

⁸ Si indicava una sorta di "verbale di consistenza" con la classificazione degli interventi in tre categorie fondamentali: "opere cantierate"; "opere affidate"; "opere in gara". Nell'individuazione dei dati di fabbisogno finanziario ancora da soddisfare gli importi più rilevanti riguardavano le "opere affidate", che registravano un fabbisogno di 2.489,97 milioni, cinque volte superiore a quello delle "opere cantierate", pari a 559,90 milioni (che non comprende, però, i 2.623,76 milioni per il Mose di Venezia) e dieci volte rispetto a quello delle "opere in gara", con soli 210,17 milioni. Il documento elenca gli interventi previsti nelle tre categorie di opere.

⁹ Oltre al "pacchetto di opere relativo agli schemi idrici del Mezzogiorno" come opere prioritarie sui "nodi" erano individuate: gli *hub* portuali, interportuali ed aeroportuali; gli snodi ferroviari ed i sistemi urbani. I criteri di individuazione e classificazione erano: tipologia funzionale; stato di avanzamento in termini progettuali e di disponibilità delle risorse; capacità di completamento di interventi già partiti; localizzazione strategica. L'ammontare

distribuzione territoriale¹⁰. Erano anche individuati gli interventi sulle reti “strettamente connessi” con le opere sui “nodi”, inseriti nella *legge obiettivo*, con una funzione di completamento e considerati prioritari proprio nella misura in cui contribuiscono in maniera decisiva alla creazione di un “sistema a rete”¹¹. Con gli stessi criteri adottati per l’individuazione delle priorità erano esaminate le opere non ancora approvate dal CIPE, per un ammontare di 14,9 miliardi di euro.

Nelle risoluzioni parlamentari del luglio 2006 sul Dpef 2007-2011 si impegnava il Governo a: “sviluppare il programma di investimenti pubblici e l’utilizzo di disponibilità finanziarie anche private per l’ammodernamento infrastrutturale del Paese”, coinvolgendo le realtà regionali e locali; superare la *legge obiettivo*; privilegiare, negli indirizzi strategici relativi alle politiche infrastrutturali, la mobilità sostenibile e l’equilibrio intermodale; riequilibrare il divario infrastrutturale nel Mezzogiorno “anche utilizzando le risorse già esistenti”; realizzare interventi di rilancio delle politiche abitative e riqualificare le aree urbane.

Nel Dpef 2008-2011 sono confermate alcune scelte già contenute nel documento precedente, tra le quali lo sforzo volto alla riduzione del divario infrastrutturale del Mezzogiorno, alla quale contribuisce anche l’attuazione degli interventi di politica regionale.

Questo Dpef fa riferimento al documento sulle infrastrutture prioritarie presentato in sede di “Conferenza unificata” nel novembre 2006, il quale costituisce un vero e proprio *Master Plan* articolato in: medio-lungo termine, con un quadro complessivo di lungo periodo, e breve termine con un piano operativo, che integra in una logica comunitaria le diverse programmazioni.

In linea con il precedente Dpef anche questo distingue le opere indicate nella *legge obiettivo* in: ultimate; in corso; da avviare entro il 2012; e conferma le caratteristiche essenziali già individuate nel documento precedente: a) potenziamento delle capacità trasportistiche e logistiche del sistema infrastrutturale (intervenendo sulle grandi direttrici strategiche ed in particolare sui corridoi transeuropei, sulla rete di autostrade del mare, sul sistema dei grandi hub; nonché sugli assi di rilevanza nazionale con i corridoi Tirreno ed Adriatico); b) rafforzamento delle connessioni di secondo livello e dei sistemi urbani territoriali (intervenendo sul decongestionamento dei nodi urbani).

E’ interessante rilevare che il documento colloca decisamente l’azione dell’Italia nel contesto europeo con particolare riferimento alla cd. *strategia di Lisbona*.

Anche questo Dpef, in linea con il precedente, presenta lo stato di attuazione delle opere approvate dal CIPE ed indica le nuove modalità attuative per la realizzazione del Programma Alta Velocità (AV). Prendendo atto dei rilievi della Corte dei conti sulla mancata accelerazione delle opere localizzate nel Mezzogiorno si prevede una strategia del Governo volta ad assicurare la totale copertura finanziaria dell’Autostrada Salerno-Reggio Calabria nonché di altri interventi sia nell’Italia meridionale peninsulare che in Sicilia.

delle risorse necessarie al completamento delle opere individuate era di 3,4 miliardi di euro, dei quali 2 per opere parzialmente finanziate dal CIPE e 1,4 per opere approvate solo in linea tecnica.

¹⁰ Tra le “opere affidate” figuravano soprattutto opere stradali, localizzate in particolare nel “Quadrilatero umbro-marchigiano” (con 756,27 milioni ancora da finanziare) e le metropolitane, con riferimento a quella di Roma (con un fabbisogno di 1.674,05 milioni). Tra le “opere cantierate” oltre al citato Mose di Venezia i maggiori fabbisogni finanziari riguardavano l’Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela (con un residuo da finanziare di 517,98 milioni) e il completamento della metropolitana di Napoli (con un fabbisogno residuo di 33,80 milioni). Le “opere in gara” registravano il minore fabbisogno finanziario: 210,17 milioni, di cui 204,90 per l’hub portuale di Trieste e 5,27 per la metropolitana di Brescia. Alcune cartine illustravano la precisa localizzazione degli interventi.

¹¹ L’ammontare delle risorse necessarie per questi interventi era indicato in 14 miliardi di euro, di cui 5,3 relativi ad opere parzialmente finanziate dal CIPE e 9 relativi ad opere approvate solo in linea tecnica.

Le risoluzioni parlamentari del luglio 2007 sul Dpef 2008-2011, in merito agli interventi infrastrutturali impegnano il Governo essenzialmente a destinare risorse per l'ammodernamento della rete idrica sull'intero territorio nazionale per prevenire la crisi idrica con particolare riferimento al bacino del Po e al Mezzogiorno. Con riferimento a quest'ultimo si richiede anche un impegno del Governo per "sviluppare le strutture materiali e immateriali per far diventare il Mezzogiorno una piattaforma di interconnessione economica e culturale tra Europa, Asia ed Africa".

2.2.3. Le Relazioni Previsionali e Programmatiche (RPP) per il 2007 e 2008

Nella Relazione Previsionale e Programmatica per il 2007 si fa presente che il rilancio della competitività dell'economia italiana può essere favorito operando sul fronte delle infrastrutture materiali e immateriali. Al fine di garantire effetti positivi sul tasso di crescita della produttività, la manovra finanziaria ha l'obiettivo di garantire la disponibilità delle risorse indispensabili per finanziare gli investimenti pubblici, particolarmente nel campo delle infrastrutture. A tale scopo, con la manovra finanziaria si procede all'individuazione di ulteriori risorse, in particolare per gli investimenti ferroviari e stradali.

Il sistema industriale italiano è molto sbilanciato verso le imprese di piccolo taglio, che, con difficoltà, riescono a cogliere gli effetti esterni degli investimenti in ricerca e formazione. Pertanto, la manovra finanziaria intende agevolare le attività con forti esternalità positive quali gli investimenti in ricerca e sviluppo e la creazione di reti di impresa, alleviando nel contempo i vincoli che penalizzano le imprese minori e scoraggiano gli investimenti innovativi. A tale scopo è stato istituito un fondo per la finanza di impresa.

Con riferimento alla politica regionale, la Relazione previsionale prevede che "la realizzazione di infrastrutture fisiche e immateriali, di reti e collegamenti che favoriscono la mobilità è finalizzata a migliorare e rendere più accessibili i servizi disponibili per cittadini e imprese e a rendere coerenti interventi realizzati sul contesto con le esigenze di sostegno allo sviluppo delle attività produttive".

Particolare rilievo assumono gli interventi intesi al rafforzamento della dotazione infrastrutturale e logistica per realizzare l'apertura verso nuovi mercati e attrarre investitori esteri.

La RPP per il 2008 contiene solo un accenno alle infrastrutture in relazione a nuovi interventi finalizzati a sostenere lo sviluppo dell'economia e gli investimenti, con lo specifico riferimento all'ANAS e alle Ferrovie.

2.2.4. Le note preliminari 2007 e 2008

La nota preliminare allo stato di previsione del Ministero 2007 (Tabella 10), non fornisce alcuna informazione in merito agli obiettivi.

La nota preliminare allo stato di previsione del Ministero 2008 (Tabella 10), dispone che un'importante area del Ministero deve essere indirizzata in via prioritaria verso il miglioramento della competitività del Paese e della sua capacità di sviluppo. A tal fine, si sottolinea il ruolo fondamentale rivestito dall'ammodernamento e dal potenziamento infrastrutturale del Paese.

Le politiche abitative costituiscono un altro settore di intervento intestato all'Amministrazione, con particolare riguardo all'urgenza con cui va affrontata la questione

della scarsità degli alloggi disponibili, favorendo l'offerta abitativa a vantaggio delle categorie maggiormente in difficoltà e mobilitando le risorse private in associazione con quelle pubbliche.

Sulla base degli obiettivi indicati dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 marzo 2007 le priorità politiche per il 2008 sono:

- apertura dei mercati, difesa del cittadino consumatore e riforma delle autorità di regolamentazione;
- sviluppo delle infrastrutture e delle reti di mobilità;
- programmazione ed innovazione del sistema dei trasporti;
- sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo Quadro strategico nazionale (QSN) 2007-2013;
- accesso alla casa;
- qualità della Pubblica Amministrazione.

2.2.5. Le leggi finanziarie per il 2007 e 2008

Sotto il profilo metodologico va rilevata positivamente l'impostazione che il Governo ha inteso dare con la legge 27 dicembre 2006, n. 296 - legge finanziaria 2007, e cioè l'avvio di un *federalismo infrastrutturale* fondato sulla stretta collaborazione tra lo Stato, la Regione e gli Enti locali, nonché l'aumento consistente - calcolato nel 20 per cento - delle risorse destinate alle infrastrutture. Questa tendenza si conferma nella manovra 2008 (con la legge 24 dicembre 2007, n. 244 - legge finanziaria 2008 e il DL n. 159/07), nella quale si prevedono stanziamenti per più di 10 miliardi di euro. In questa ottica la legge finanziaria 2007 ha avviato un processo di *federalismo stradale* riferito al decentramento delle strade già di competenza dello Stato a favore delle Regioni, attraverso la costituzione di soggetti di diritto pubblico, in forma societaria, partecipati dall'ANAS S.p.A. e dalle Regioni (Lombardia, Lazio, Molise e Campania)¹².

Nella legge finanziaria 2007 si ritrovano in parte riflesse le indicazioni contenute nei documenti programmatici prima esaminati. Pur nella dispersione, ormai tipica delle leggi finanziarie, si può tentare di ricostruire rapidamente il quadro degli interventi.

Per i profili organizzativi va ricordata la norma contenuta nel comma 864¹³ che prevede l'istituzione di una *cabina di regia* per gli interventi nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, composta dai rappresentanti delle Regioni del Mezzogiorno e dei Ministeri competenti.

Quest'organismo, collocato presso il Ministero dello sviluppo economico, è chiamato a garantire l'unitarietà dell'impianto programmatico del Quadro strategico nazionale e a favorire l'ottimale e coordinato utilizzo delle relative risorse finanziarie, tenuto anche conto delle risorse ordinarie disponibili per la copertura degli interventi.

Si può affermare che ormai il Quadro strategico nazionale costituisce la sede della programmazione unitaria delle risorse aggiuntive, nazionali e comunitarie, e rappresenta, per le priorità individuate, il quadro di riferimento della programmazione delle risorse ordinarie in conto capitale, fatte salve le competenze regionali in materia.

¹² Vedi in proposito Corte dei conti, Sezione del controllo sugli enti, Del. n. 22/2008 del 13.03.2008.

¹³ Come per le leggi finanziarie precedenti costituite da un articolo unico si indica direttamente il comma.

Si può tentare di raggruppare gli interventi più rilevanti per le diverse tipologie. Per quanto riguarda la rete ferroviaria i commi 964-967, 972, 974-976 prevedono stanziamenti per: il sistema di Alta velocità della linea Torino-Milano-Napoli¹⁴; la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), funzionale al rafforzamento del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero¹⁵; la copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale¹⁶; l'ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta - Chivasso¹⁷.

Una considerazione a parte merita il comma 1022 che istituisce un nuovo fondo, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per contribuire al finanziamento di investimenti in infrastrutture ferroviarie. Al fondo, confluiscono, previo versamento all'entrata del bilancio dello Stato, gli introiti derivanti da ulteriori sovrapprezzi sui pedaggi autostradali, da istituire per specifiche tratte della rete¹⁸. In questa norma si incrociano vari elementi: da un lato il collegamento con il trattato CE che legittima il ricorso ad aiuti in materia di obblighi di servizio pubblico. Dall'altro essa risponde ad esigenze delle autorità territoriali e costituisce anche un raccordo tra settore autostradale e settore ferroviario.

Quanto alla rete stradale ed autostradale il comma 979 assicura il completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana lombarda¹⁹. Il successivo comma

¹⁴ Il comma 964 autorizza la spesa complessiva di 8,1 miliardi di euro nel periodo 2007-2021, di cui 400 milioni per l'anno 2007, 1.300 milioni per l'anno 2008, 1.600 milioni per l'anno 2009 e 4.800 milioni per il periodo 2010-2021, in ragione di 400 milioni di euro annui. La norma indica che le somme citate sono interamente impegnabili a decorrere dal primo anno di iscrizione.

Il successivo comma 966 specifica che gli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da *Infrastrutture S.p.A.* fino alla data del 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per la citata linea ad alta velocità, nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura, sono assunti direttamente a carico del bilancio dello Stato.

Il comma 967 stabilisce che la *Cassa depositi e prestiti S.p.A.*, in quanto succeduta ad *Infrastrutture S.p.A.* ai sensi dell'articolo 1, comma 79, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, debba promuovere le iniziative necessarie per la liquidazione del patrimonio separato costituito da *Infrastrutture S.p.A.* e che, a seguito di questa liquidazione, siano estinti i debiti di *Ferrovie dello Stato S.p.A.* e di società del Gruppo relativi al citato patrimonio separato, sia nei confronti del patrimonio separato stesso, sia nei confronti dello Stato.

Sempre con riferimento alle *Infrastrutture S.p.A.*, il comma 972 pone a carico dello Stato per l'importo annuo di 27 milioni di euro, l'onere per il servizio del debito già contratto con la suddetta società, per il periodo dal 1° agosto 2006 al 31 dicembre 2007 in relazione alla realizzazione del «Sistema alta velocità/alta capacità».

Il comma 975, apportando una modifica al comma 84 della finanziaria 2006, concede a *Ferrovie dello Stato S.p.A.* o a società del gruppo contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli e di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

¹⁵ Il comma 965 prevede per la Pontremolese l'autorizzazione della spesa di 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

¹⁶ Il comma 974 autorizza l'ulteriore spesa di 1.600 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008; tale maggiore spesa è destinata, in misura non inferiore al 50 per cento, agli investimenti nella rete regionale e locale.

¹⁷ Il comma 976 stabilisce che quest'intervento sia finanziato con 20 milioni per ciascuno degli anni 2007-2008 a valere sulle risorse di cui al comma 974.

¹⁸ Le concrete modalità di attuazione della misura previste da questo comma sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dei trasporti e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria. La norma specifica inoltre che nei contratti di servizio con le imprese ferroviarie è stabilito che una quota corrispondente alle risorse di cui al comma in esame è destinata all'acquisto di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali e metropolitani ed alla copertura dei costi di gestione dei servizi stessi.

¹⁹ Questo comma autorizza (a valere sulle risorse di cui al precedente comma 977 che prevede la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009), un contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007, di 30 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008 e di 40 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009. Lo stesso comma precisa in proposito le diverse funzioni ed i poteri di

981 si riferisce invece al completamento delle opere infrastrutturali della Pedemontana di Formia di cui alla delibera CIPE n. 98/06 del 29 marzo 2006²⁰.

Il comma 1045 riguarda la costruzione ed il completamento delle opere infrastrutturali nella regione Veneto²¹.

Il comma 1152 prevede interventi di ammodernamento e di potenziamento della viabilità secondaria esistente nella Regione siciliana e nella Regione Calabria non compresa nelle strade gestite da ANAS S.p.A.²².

Il comma 1053 autorizza per la realizzazione di opere viarie del Veneto la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2007.

A questo settore la legge finanziaria dedica un insieme di norme che riguardano l'ANAS e il nuovo sistema di concessione. Si tratta dei commi 1018-1030. Per la trattazione di tale aspetto si rimanda al paragrafo relativo.

In merito alle infrastrutture ed ai sistemi portuali il comma 991 prevede che nell'ambito delle opere strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001 si avvii la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili²³; il comma 994, la realizzazione, con ulteriori finanziamenti, di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili²⁴.

Altri interventi in questo settore, pur avendo un carattere sostanzialmente infrastrutturale, rientrano nella competenza del Ministero dei trasporti²⁵.

ANAS S.p.A., di cui si tratta più ampiamente nel paragrafo 3.1.4.2. Inoltre, aggiunge che, a valere sugli importi di cui al comma 977, è altresì autorizzato un contributo quindicennale di 3 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007, di 6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008 e di 6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009 per la realizzazione del tratto della metropolitana di Milano M4 Lorenteggio-Linate. A valere sul medesimo stanziamento una quota è destinata al potenziamento della rete ferroviaria locale lombarda con priorità per le tratte ad alta frequentazione adibite al trasporto dei pendolari.

²⁰ Questo comma indica che, per l'intervento citato nel testo, si assicura il concorso dello Stato "a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 92, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che sono corrispondentemente ridotte", autorizzando un contributo quindicennale di 5 milioni di euro a decorrere dal 2007. La norma aggiunge che a questo fine, il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione dell'opera, può avvenire anche attraverso affidamento di ANAS S.p.A. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla provincia di Latina. Inoltre, si precisa che con atto convenzionale è disciplinato il subentro nei rapporti attivi e passivi inerenti alla realizzazione delle predette opere infrastrutturali.

²¹ Al fine di promuovere un'intesa tra lo Stato e la Regione Veneto la norma autorizza un contributo quindicennale di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007, di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008 e di 5 milioni di euro dall'anno 2009.

²² Per questi interventi è previsto che una quota rispettivamente pari a 350 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 venga assegnata in sede di riparto delle somme stanziare sul Fondo per le aree sottoutilizzate. La norma precisa anche che, con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, si provveda alla ripartizione di tali risorse tra le province della Regione siciliana e le province della regione Calabria, in proporzione alla viabilità presente in ciascuna di esse, e che siano stabiliti criteri e modalità di gestione per l'utilizzo delle predette risorse.

²³ Questo comma prevede un contributo di 10 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (*legge obiettivo*). La norma stabilisce che con apposito decreto siano stabilite le modalità di attribuzione del contributo.

²⁴ La norma autorizza per queste grandi infrastrutture portuali un contributo di 15 milioni di euro annui per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, di cui alla legge n. 443/2001, e successive modificazioni, quale contributo per i mutui contratti nell'anno 2007.

²⁵ Sono il comma 1003 sugli *hub* portuali di interesse nazionale, il 1004 sullo sviluppo del porto di Gioia Tauro e il 1005 sul potenziamento dei sistemi portuali.