

possiamo, infatti, non sottolineare che tali sistemi, oltre ad amplificare, in modo sostanziale, la sicurezza nei trasporti consentono il superamento del prossimo blocco alla mobilità lungo alcuni Corridoi delle reti TEN; cioè lungo alcune arterie su cui grava oltre il 70% della movimentazione delle merci. I sistemi di trasporto intelligenti, infatti, consentono l'abbattimento sostanziale del "carico a vuoto" ed in tal modo ritardano la soglia di saturazione degli assi stradali e ferroviari. D'altra parte non possiamo dimenticare un dato: **per realizzare le opere prioritarie delle reti TEN occorrono oltre 250 miliardi di €**; senza dubbio questo rilevante sforzo finanziario dei Paesi della Unione Europea potrà avvenire in un arco temporale medio – lungo; invece con investimenti dell'ordine di **14 – 15 miliardi di €** nel comparto dei "sistemi di trasporto intelligenti" sarà possibile mantenere, nei prossimi dieci anni, livelli accettabili dell'offerta trasportistica in Europa.

6. **la utilità del Piano della Logistica**; un simile strumento vuole e deve essere il vero catalizzatore di tutte le azioni che consentono proprio la costruzione, in questo prossimo triennio, di quegli interventi che consentiranno di dare, **da un lato**, una attendibilità agli scenari previsionali che si sarà in grado di fornire non sulla evoluzione della domanda quanto sulla capacità della offerta, **dall'altro**, responsabilizzeranno tutti i soggetti cui compete la gestione del sistema ad alta entropia come quello trasportistico, consentendo loro di capire la rilevanza della categoria del tempo. Un Piano della Logistica che non facesse capire che nel 2020 una serie di fattori come quello energetico, quello ambientale, quello della elevata concorrenza, quello della sicurezza (intesa come safety e security), modificheranno interamente il rapporto domanda – offerta e che le azioni per adeguarsi a tali evoluzioni devono essere attuate oggi, sarebbe solo una esercitazione concettuale. Fortunatamente il lavoro in corso ha recepito in pieno una simile emergenza.

PAGINA BIANCA

Il quadro dei Fondi PON, FAS e TEN impegnati e da impegnare per la costruzione di un Fondo aggregato e alla ricerca di una coerenza programmatica

Con la elencazione di tutti i Fondi si vogliono raggiungere quattro distinti obiettivi:

- conoscere in modo dettagliato le risorse comunitarie liberate nel periodo 2000 – 2006
- conoscere le previsioni sulle possibili destinazioni di risorse comunitarie nel periodo 2007 – 2013
- verificare la coerenza tra i vari interventi ed il quadro degli interventi del Piano Infrastrutture Strategiche (PIS)
- verificare la possibilità di rimodulare alcune assegnazioni per garantire la massima organicità tra gli interventi di rilevanza regionale e quelli di rilevanza strategica nazionale e sovranazionale

Alla luce di tale ipotesi procedurale si riportano di seguito le informazioni relative all'utilizzo dei vari Fondi.

PON TRASPORTI Obiettivo 1 2000-2006

Le risorse liberate, rivenienti dalla rendicontazione dei progetti volano selezionati nel PON Trasporti 2000-2006 e allocate sui cosiddetti progetti riutilizzo, ammontano a **Euro 1.995.419.848,45**, a fronte di una dotazione finanziaria del Programma di **Euro 4.520.161.290** e dunque costituiscono il 44% delle risorse complessivamente impegnate.

Nell'Allegato Tabelle e Note sono riportate le assegnazioni ai vari Enti Beneficiari del PON TRASPORTI OBIETTIVO 1 2000 – 2006. Da tale Quadro si evince che la somma globale di 1.995,4 milioni di € è stata così ripartita:

Ente	Importi in milioni di €
RFI - TRENITALIA	657,9
ANAS	948,9
Capitanerie di porto	58,1
Enti responsabili di servizi regionali	124,2
Autorità Portuali	81,5
ENAC	124,4
Totale	1.995

Sempre nell'Allegato Tabelle e Note sono riportate le possibili assegnazioni ai vari Enti Beneficiari del PON TRASPORTI OBIETTIVO 1 2007 – 2013. Da tale Quadro si evince che la dotazione finanziaria complessiva ammonta ad **Euro 2.710.965.372,00**. Tale importo dovrebbe essere così distribuito

Ente	Importi in milioni di €
RFI	1.670,0
ANAS	410,3
AUTORITÀ PORTUALI	396,4
SISTEMI TRASPORTO INTELLIGENTI	80,0
Autorità Portuali	396,4
ENAC	80,0
ALTRI BENEFICIARI	61,0
	2.697,7 *

* Tale somma non raggiunge ancora la quota di 2.710 milioni di € perché sono in corso di reperimento alcuni dati.

Si è ritenuto opportuno inoltre redigere una TABELLA riassuntiva dei Fondi PON 2000 – 2006 e 2007 e 2013 articolata per Regioni e per soggetto beneficiario (Vedi Allegato Tabelle e Note)

<p>STATO DI ATTUAZIONE INTERVENTI FONDO AREE SOTTOUTILIZZATE (FAS) E DELLE RISORSE LIBERATE DAI PROGRAMMI COMUNITARI (OBIETTIVO 1) 2000 – 2006</p>

Tutti fondi ordinari dal 2000 ad oggi sono stati spesi, o impegnati finalizzandoli alla realizzazione di programmi approvati. Non risultano pertanto, come si evince dalla Tabella di seguito riportata, economie a riguardo.

Anno	Delibere CIPE	Importo assegnato In euro
2000	25 maggio 2000	144.607.931,74
2001	8 marzo 2001	154.937.069,00
2002		
2003	25 luglio 2003	70.000.000,00
2004	20 dicembre 2004	100.000.000,00
2005	29 luglio 2005	50.000.000,00
2006	maggio 2006	
Totali		519.545.000,74

Per quanto attiene i fondi FAS si fa presente che:

1. **per gli interventi di completamento della legge 64/86** tutti i fondi FAS assegnati allo scopo dal 2000 al 2006 sono stati impegnati e spesi. Dal 2006 ad oggi non ci sono state altre assegnazioni
2. **per il Programma straordinario di interventi urgenti sul patrimonio scolastico finalizzato alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione connesso alla vulnerabilità degli elementi anche non strutturali**, si precisa quanto segue:

Con delibera CIPE 6 marzo 2009, a valere sulle risorse del FAS disponibili per le Amministrazioni Centrali, è stata disposta l'assegnazione di **1.000 milioni di euro** al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro al finanziamento di interventi di edilizia carceraria.

A valere sulla destinazione di 1.000 milioni con delibera n.47 26 giugno 2009 sono state assegnate alla Regione Abruzzo risorse pari a **226.421.450,00 di euro** per sostenere la ricostruzione e la messa in sicurezza degli edifici scolastici abruzzesi danneggiati dal sisma del 6 aprile 2009. Tale importo risulta già trasferito sul capitolo del Ministero dello sviluppo economico riservato al Presidente della Regione, in qualità di Commissario delegato, per oltre 81 milioni di euro (**oltre il 35 per cento**);

Per il ripristino urgente degli immobili pubblici nella Provincia dell'Aquila, il CIPE ha assegnato, con la delibera n. 82/2009, l'importo di 200,8 milioni di euro, che risulta già trasferito sul medesimo capitolo del Presidente della Regione per una quota pari a poco meno di 88 milioni di euro (**44 per cento**);

Nella seduta del 13 maggio 2010 il CIPE, sempre a valere sui 1.000 milioni di euro destinati all'Edilizia scolastica di cui alla delibera CIPE 6 marzo 2009, ha approvato un primo programma straordinario di interventi per la messa in sicurezza, la prevenzione e riduzione del rischio sismico degli edifici scolastici per un importo di circa **358 milioni di euro a favore di circa 1.700 interventi**.

3. Edilizia penitenziaria

La delibera CIPE 31 luglio 2009 assegna la dotazione di **200 milioni di euro** destinate al finanziamento di interventi di edilizia carceraria dalla precedente delibera 6 marzo 2009 al completamento di 8 nuovi Istituti Penitenziari aumentando la capacità totale a 2.095 posti detenuto.

Al riguardo ad oggi è stata assegnata ai Provveditorati competenti, in ragione dell'avanzamento dei lavori, la complessiva somma di **132 milioni di euro**.

4. Interventi Autorità Europea – Sicurezza alimentare di Parma

Con delibera n. 49 del 26 giugno 2009 il CIPE ha disposto a carico del Fondo Infrastrutture l'assegnazione dell'importo complessivo di **5,5 milioni di euro** da destinare a lavori di ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia nella città di Parma, quale sede dell'Autorità Europea per la sicurezza alimentare. Altri 8,36 milioni sono stati destinati per la città di Parma a valere sul miliardo di euro di cui alla Delibera CIPE 26 giugno 2009.

5. Opere medio piccole del Mezzogiorno

Con delibera n. 103 del 6 novembre 2009 il CIPE ha destinato l'importo di **413 milioni di euro** per la realizzazione di opere medio piccole al Mezzogiorno. La delibera, che ha ottenuto il parere della Conferenza Unificata Stato Regioni, è ora alla registrazione della Corte dei Conti.

**CONTRIBUTI MESSI A DISPOSIZIONE
DALL'UNIONE EUROPEA
ATTRAVERSO IL FESR E I FONDI TEN - T.
2007 - 2013**

Anche per tali Fondi l'obiettivo innovativo è di inserire in un quadro unitario le disponibilità per gli investimenti infrastrutturali, a partire dai contributi messi a disposizione dall'Unione Europea attraverso il FESR e i fondi TEN-T.

Quest'ultimi, a differenza dei fondi FESR attribuiti all'Italia per la realizzazione del PON reti e Mobilità, non sono quantificabili ex ante ma variano di anno in anno, in base al numero e alla natura dei progetti che vengono a seguito dei bandi annuali pubblicati dalla Commissione Europea.

La quota di copertura dei contributi TEN-T oscilla tra il 10 e il 30% del costo complessivo dell'opera, a seconda che questa sia di interesse transnazionale (collegamenti ferroviari posti a confine di due Stati), ovvero nazionale.

Per le progettazioni, il contributo TEN-T copre fino al 50% del costo degli studi, ivi comprese le eventuali prospezioni.

A differenza del PON reti e Mobilità, la copertura finanziaria di competenza dell'Italia non è assicurata dal Fondo di Rotazione, ma deve essere prevista all'interno dei singoli Contratti di Programma.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha la responsabilità diretta della selezione delle proposte progettuali che concorrono alla ripartizione dei contributi TEN-T in occasione dei bandi annuali.

La concentrazione dei fondi europei su opere prioritarie è ormai una strategia ineludibile, se si vogliono realizzare le opere entro i tempi concordati con l'Unione Europea e conservare la totalità dei contributi assegnati.

I progetti principali sono legati alla realizzazione dei Corridoi transeuropei, oggi ridenominati "Progetti Prioritari" con Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Il Corridoio 1 (Progetto prioritario 1) Berlino – Palermo comprende opere per circa 59 miliardi di euro, di cui 27 per opere stradali e 32 per opere ferroviarie. Fino a sei anni fa, prevedeva solo un asse di collegamento tra due nodi logistici: il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco. Oggi è un'infrastruttura economica che si estende fino a Palermo con elevato grado di integrazione tra i principali porti tirrenici e adriatici, coinvolgendo in modo diretto tutti i partner territorialmente interessati (amministrazioni locali, società ferroviarie, stradali, ecc.). Il costo complessivo delle opere cantierate ammonta a 38 miliardi di euro, di cui 23 relativi a opere già completate. La restante parte è in fase di avanzata progettazione. Con la Delibera CIPE n. 71 del 31 luglio 2009 è stato approvato il progetto definitivo della galleria ferroviaria di base del Brennero ed entro l'anno sarà disponibile il progetto esecutivo del Ponte sullo Stretto di Messina. Saranno così disponibili i progetti di due **anelli mancanti** di ciò che viene definita la spina dorsale della Comunità e cioè del Corridoio 1.

Il Corridoio 5 (Progetto prioritario 6) Lione – Kiev comprende opere per un costo complessivo di circa 38 miliardi di euro (10,8 per opere stradali e 27,1 per opere ferroviarie), di cui oltre 11 miliardi relativi a opere già ultimate o cantierate. Le opere significative in cui è coinvolta direttamente la Unione Europea sono quelle relative alla tratta ferroviaria Torino – Lione, opera questa compresa all'interno della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e la tratta Trieste – Divacia.

La sezione comune italo - francese si estende da St Jean de Maurienne in Francia a Bussoleno/Bruzzolo in Italia. Il tunnel di base, con una lunghezza di circa 57 km si estende da St Jean de Maurienne a Susa. Sul lato italiano, i lavori prenderanno l'avvio con la realizzazione dell'unica discenderia prevista in progetto, rappresentata dal tunnel sotto il colle della Maddalena, da cui verranno assunti i parametri geotecnici per la progettazione esecutiva dell'intera opera.

La sezione italo slovena si estende da Trieste a Divača, ubicata lungo il tracciato che unisce il confine italiano a Lubiana. A febbraio 2010 è stato individuato il tracciato sul quale verrà sviluppato lo studio di fattibilità e, successivamente le ulteriori fasi progettuali. Dal Bivio di Aurisina, posto a circa 15 km a ovest di Trieste, il collegamento transfrontaliero salirà verso Opicina seguendo il tracciato della ferrovia esistente, per poi giungere a Sežana e quindi Divača. Contemporaneamente, sempre con contributi TEN-T si sta progettando il quadruplicamento della linea Mestre-Ronchi e Ronchi-trieste.

Il Corridoio 24 (Progetto prioritario 24) Rotterdam – Genova definito “Corridoio dei due Mari” in quanto collega il Mare del Nord e il Mediterraneo e fa sì che Genova e Rotterdam diventino due grandi hub terminali di un canale secco capace di ottimizzare al massimo i processi logistici, dispone oggi di progetti ferroviari già approvati dal CIPE per un valore globale di 7 miliardi di euro, fra i quali il terzo valico ferroviario dei Giovi ad alta velocità e il collegamento Voltri - Brignole.

Nella dichiarazione di Genova, sottoscritta il 26 maggio 2009 tra i Governi di Olanda, Belgio, Francia Germania, Svizzera ed Italia, le tappe dello sviluppo del Corridoio sono state individuate anche relativamente allo sviluppo del Gottardo, di cui Monza Chiasso, rimane una connessione ineludibile.

Ai progetti TEN-T si aggiungono i progetti “tecnologici”: GALILEO (PP15) e le relative attività di “downstream” (ricadute applicative di interesse per le imprese nazionali), le Autostrade del Mare (PP 21), il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti “ITS” (Intelligent Traffic System) che riguardano aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario.

Nella TABELLA che segue sono riportate le risorse assegnate. Da tale TABELLA si evince che, a fronte di contributi TEN-T per **980 milioni di euro** sussiste la necessità di reperire coperture finanziarie, sul versante del bilancio statale per un ammontare complessivo, relativamente al solo periodo 2007-2013 (e non, quindi, al costo a vita intera del progetto) di circa **2.295 milioni di euro**.

**RIEPILOGO GENERALE
PROGETTI TEN-T**

	Importo totale progetti co-finanziati con fondi TEN-T	Totale contributi TEN-T	Totale quota a carico bilancio nazionale
Programma Multi-Annuale 2007-2013	3.275.430.012	980.060.012	2.295.370.000
Programmi Annuali	513.745.620	111.422.555	402.323.065
TOTALE	3.789.175.632	1.091.482.567	2.697.693.065

Considerazioni finali

Si sono volute aggregare per la prima volta le voci relative ai Fondi PON, FAS e TEN per tentare intanto di leggere la dimensione economica che proviene da tali Fondi ed, al tempo stesso, per verificare, opera per opera, le possibili interazioni con gli interventi previsti dal Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Per i Fondi PON la Tabella riassuntiva costituisce già un primo passo avanti sulla identificazione per ambito regionale dei vari stanziamenti ed, al tempo stesso, mette in evidenza la frantumazione delle varie proposte progettuali.

Alla luce, quindi, del lavoro avviato dal Dicastero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale si ritiene che questa ricca documentazione possa diventare nel 2011 una base per costruire, di intesa con la Conferenza Stato Regioni, un quadro unitario utile per la definizione di un misurabile Piano Fonti Impieghi.

PAGINA BIANCA

CAPITOLO 2: La organizzazione della domanda

I soggetti al contorno: GRUPPO FS, ANAS, ENAC, ENAV, AUTORITÀ PORTUALI

Siamo in presenza di una pluralità di soggetti che a loro volta generano grappoli di entità spesso non controllabili. Questa proliferazione di organismi non solo rende complesse le interazioni tra Amministrazione centrale ed i soggetti in questione ma toglie alla medesima Amministrazione, in molti casi, il ruolo di soggetto preposto alla definizione delle linee strategiche nazionali e sovranazionali.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non può rinunciare al proprio ruolo di indirizzo e di vigilanza, soprattutto in considerazione del fatto che le Società e gli Enti pubblici economici che svolgono attività gestionali sono tutte a completa copertura pubblica.

Questo momento di elevata entropia può essere superato con una rilettura delle attuali governance, cioè attraverso una rappresentanza diretta e motivata del Dicastero all'interno delle Società che sono al contorno del Dicastero stesso ? Senza dubbio no. Non è la rappresentanza in Consiglio di Amministrazione lo strumento che rende coerente l'azione di una società a capitale pubblico alle strategie del Governo.

Per raggiungere un obiettivo davvero innovativo e coerente con le esigenze di interdipendenza tra azione del Dicastero ed azione delle Società e degli Enti con esso interagenti, occorrerebbe individuare un assetto che distingua in maniera chiara e puntuale, da un lato, i ruoli e le funzioni del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché del Ministero dell'Economia e delle Finanze, rispettivamente vigilante ed azionista, e, dall'altro, i compiti delle sopra citate Società ed Enti.

Si è tentato, quindi, con una dettagliata analisi delle varie Società e dei vari Enti che caratterizzano l'intero intorno del Dicastero, di verificare quanto incida, in termini di "riferimento strategico", il ruolo del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Il Gruppo Ferrovie dello Stato è costituito da 35 Società; la capogruppo, Ferrovie dello Stato SpA, detiene la partecipazione diretta (totale o di maggioranza) in dieci Società, tra le quali RFI e Trenitalia costituiscono i riferimenti chiave del core business. Ferrovie dello Stato SpA, a sua volta, è interamente controllata dallo Stato.

In coerenza con i principi essenziali della normativa europea di settore, le interazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvengono con RFI e Trenitalia per quanto attiene i Contratti, rispettivamente di Programma e di Servizio, in particolare in occasione della definizione e della stipula degli stessi.

Nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato, infatti, RFI – proprietaria degli asset - è concessionaria per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale; detta Società alimenta, da un lato, le proprie attività in conto esercizio con gli introiti da canoni di accesso all'infrastruttura gestita, e con i corrispettivi pubblici per prestazioni di messa in disponibilità dell'infrastruttura; e, dall'altro lato, con riferimento agli investimenti - potenziamenti/sviluppi della rete convenzionale/AC e manutenzioni straordinarie – si finanzia attraverso un contributo pubblico in conto impianti.

Tenuto conto del fatto che, sin dalle prime fasi del processo di liberalizzazione, la normativa europea prescrive che sia riconosciuta e garantita la piena “indipendenza gestionale” delle imprese ferroviarie, che devono pertanto “essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali” (cfr. artt. 4 e 5 della Direttiva 91/440/CEE), le aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato devono essere poste nelle condizioni operative tipiche delle imprese “normali”, ove:

- il risultato di bilancio, garantito dagli introiti, possa permettere, in particolare a Trenitalia, di autofinanziarsi;
- vengano erogati corrispettivi remunerativi per i servizi di interesse economico generale specificamente richiesti dalla committenza pubblica;
- il sistema tariffario non sia vincolato dallo Stato.

Ciò non esclude peraltro che, nel rispetto dei principi su richiamati, si possano prefigurare ulteriori interventi per individuare:

- indicatori prestazionali oggetto dei Contratti;
- modalità di verifica, a cadenze predefinite, delle scelte del Concessionario coerenti agli Atti di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nel rispetto delle Direttive

Comunitarie e delle Direttive dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria, in modo da garantire un controllo sistematico dell'intero assetto gestionale e strategico dell'Azienda.

L'ANAS

ANAS s.p.a. è stata costituita con legge n. 178/02 con funzioni di concessionaria, per conto dello Stato, del patrimonio stradale ed autostradale di interesse nazionale. Inoltre, esercita funzioni di concedente nei confronti di n. 22 società concessionarie, relativamente alla rete autostradale a pedaggio non direttamente gestita.

Successivi interventi normativi hanno, nel corso degli anni, modificato le funzioni originariamente attribuite alla società in questione; a tale riguardo, non può non evidenziarsi l'anomalia che si è venuta a creare con la costituzione di società miste (oggi nel numero di 5), dapprima con la legge n. 296/06 (finanziaria per l'anno 2007) e poi con la legge n. 244/07 (finanziaria per l'anno 2008), partecipate al 50% da ANAS e da varie Regioni interessate.

Dette società miste assumono, a loro volta, funzioni di concedente (nel caso di CAV, solo di concessionaria). La costituzione di tali società ha sicuramente comportato in seno ad ANAS un depauperamento del suo ruolo di riferimento centrale nella realizzazione e nella gestione della rete viaria.

ANAS, in qualità di concedente della rete autostradale a pedaggio, svolge attività di vigilanza - in ordine alle concessioni assentite direttamente - attraverso l'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA), formalmente separato dalle strutture ANAS ma, di fatto, dipendente direttamente dal Presidente della Società.

Siamo, quindi, in presenza di un sistema complesso e a tratti contraddittorio che impone una immediata rivisitazione organizzativa di ANAS, motivata anche dall'esigenza di evitare possibili incompatibilità di ANAS stessa quale soggetto concedente e, in alcuni casi, concessionario nonché vigilante dei soggetti in concessione.

Inoltre, è da evidenziare che recenti disposizioni normative (legge n. 122/10, art. 15) prevedono la possibilità di introdurre il pedaggio su autostrade e raccordi autostradali direttamente gestiti, al fine di garantire ad ANAS una adeguata autonomia finanziaria che possa consentirle una "fuoriuscita" dal perimetro della pubblica.

Da ciò deriva l'assoluta esigenza che il processo di riorganizzazione di cui sopra venga celermente definito attraverso un ripensamento dei ruoli spettanti ai soggetti interessati (ANAS, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze) ed una rilettura dei relativi rapporti.

ENAC

Nell'Allegato Infrastrutture del 2008, quello redatto all'inizio dell'attuale Legislatura, veniva precisato che il provvedimento normativo, quello definito nel 2004, ha attribuito all'ENAC, in qualità di autorità di vigilanza, le funzioni di regolamentazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze (anche per quanto attiene all'assistenza al volo), lasciando ad ENAV S.p.A. le funzioni di fornitore del servizio.

Si è ottemperato, così, alla richiesta comunitaria di separare l'attività di vigilanza dalla fornitura di servizi. La costruzione dell'Autorità per l'Aviazione Civile non è un punto d'arrivo, si precisava sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, dobbiamo farne un ideale punto di partenza:

- per la riforma del codice della navigazione aerea;
- per la designazione degli aeroporti di interesse nazionale;
- per l'esercizio sempre più efficace delle funzioni di regolazione, controllo e indirizzo.

Quest'anno vengono ribadite le stesse esigenze, le stesse urgenze. Infatti, il trasporto aereo, nel prossimo triennio, subirà delle evoluzioni strutturali sostanziali; il sistema Galileo, il rapporto con l'area orientale del pianeta, cioè con la Cina, la rilettura sostanziale della logica degli HUB, il rilancio del sistema cargo, la nuova tipologia degli aeromobili, lo strumento analitico sull'attuale assetto aeroportuale del Paese, sono tutte condizioni, sono tutte evoluzioni che giustamente devono trovare nell'ENAC un organismo sempre più pronto a rispondere a questa fisiologica crescita, a scala mondiale, del trasporto aereo.

L'ENAC, quindi, dovrà essere strutturalmente rivisitato nel suo ruolo, nelle sue funzioni, nei suoi rapporti con l'organo centrale e con l'organo locale. D'altra parte l'ENAC svolge una serie di funzioni che producono ricchezza per il Paese e necessariamente deve trovare un capillare sistema organizzativo che ne ottimizzi al massimo il mandato. Un mandato che, spesso lo dimentichiamo, assolve, solo a titolo di esempio, anche alle seguenti funzioni:

- l'attività propedeutica per l'affidamento a società di capitale della concessione per le gestioni totali degli aeroporti;
- l'attuazione del decreto legislativo relativo al libero accesso al mercato dei servizi a terra (handling) negli scali italiani;
- la regolamentazione delle procedure dei servizi aeroportuali;

- l'esame e la valutazione dei piani regolatori e dei programmi di interventi, investimenti e sviluppo in ambito aeroportuale;
- l'istruttoria degli atti relativi a tariffe, tasse e diritti aeroportuali;
- la verifica delle condizioni che possano giustificare l'istituzione di oneri di servizio pubblico su specifici collegamenti;
- la certificazione del personale che esercita in ambito aeronautico e nella navigazione aerea;
- l'attuazione delle raccomandazioni adottate dall'ANSV.

ENAV

Anche per l'ENAV, all'inizio della Legislatura, nell'Allegato Infrastrutture si ribadiva che il progetto "Galileo" avrebbe cambiato l'intero assetto, l'intero sistema di "assistenza al volo". L'ENAV, quindi, avrebbe dovuto traguardare, in tempi certi, due distinti obiettivi:

- adeguamento tecnologico sempre più spinto degli impianti;
- riorganizzazione e nuova formazione delle risorse umane.

L'ENAV, però, pur avendo investito cospicue risorse finanziarie nel comparto tecnologico, in realtà ha puntato di più sul riassetto gestionale, sull'autonomia finanziaria. In questi ultimi anni l'ENAV ha in più occasioni verificato la distanza che esiste tra l'attuale sistema di assistenza al volo e quello che, fra soli 4 – 5 anni, sarà il nuovo modello.

Bisogna, quindi, con la massima urgenza, dare corso a quel crash program ipotizzato due anni fa attraverso il quale definire le azioni operative da adottare nel breve periodo e verificare la attendibilità delle scelte attraverso un monitoraggio capillare sia sul fronte degli investimenti in adeguamento tecnologico, sia sul fronte del riassetto organizzativo.

LE AUTORITÀ PORTUALI

Il Presidente della Autorità Portuale, come si avrà modo di ribadire in altro Capitolo, deve essere realmente un manager del porto, dotato della giusta autonomia decisionale e svincolato da spesso ingiustificati appesantimenti burocratici.

In tale ottica, per esempio, come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, si deve consentire al Presidente di amministrare direttamente il demanio marittimo portuale.

In altri termini, i Presidenti delle autorità portuali devono essere posti in condizione di decidere e, soprattutto, di decidere rapidamente per garantire al porto una effettiva operatività e tale risultato potrà essere meglio perseguito anche attraverso la corrispondente revisione delle attribuzioni del comitato portuale, lasciando a quest'ultimo l'emanazione dei soli atti effettivamente strategici dal punto di vista della programmazione e pianificazione delle attività portuali.

La richiamata esigenza di non rallentare la vita del porto impone, inoltre, la revisione del meccanismo di nomina della figura del Presidente, oggi basato su una sequenza di fasi poco chiare che hanno dato luogo a frequenti contenziosi.

Occorre, quindi, individuare una soluzione più adeguata e rispondente anche in una ottica di snellimento e semplificazione delle procedure, naturalmente nel rispetto dei principi costituzionali riguardanti una materia oggetto di legislazione concorrente.

Inoltre, proprio ai su indicati fini di maggiore efficienza, occorre precisare meglio i rapporti di coordinamento tra la autorità portuale e l'autorità marittima, a fronte di un più chiaro riparto di competenze.

A criteri di semplificazione deve essere ricondotto anche l'iter approvativo dei piani regolatori portuali e delle loro varianti posto che la attuale disciplina non ha certo giovato al rapido sviluppo delle infrastrutture ed alla operatività del porto in termini di incremento dei traffici.

Appare necessario, in particolare, abbattere i tempi anche attraverso la applicazione di istituti tipici del diritto amministrativo quali, per esempio, il silenzio assenso ai fini del raggiungimento della intesa tra le Autorità Portuali e i Comuni e la Conferenza di Servizi.