



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

SERVIZIO PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

(del soppresso Ministero dei Trasporti e della Navigazione)

**QUADRO COMUNITARIO DI SOSTEGNO (QCS) 2000-2006
PER LE REGIONI ITALIANE OBIETTIVO 1**

ASSE VI - RETI E NODI DI SERVIZIO

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE SETTORE TRASPORTI

PON TRASPORTI 2000-2006

ALLEGATO 5

**LA PIANIFICAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE DI
TRASPORTO**

La pianificazione degli investimenti nel settore ferroviario

Il settore ferroviario

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del processo di liberalizzazione del “*settore ferroviario*”, tutt’ora in corso, esso è caratterizzato da due stadi: il primo, essenzialmente completato, riguarda la definizione e l’emanazione degli strumenti normativi “portanti” per la transizione dal regime di monopolio pubblico a quello di libero mercato, in relazione alle direttive della UE e del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30/1/97 e del 18/3/99.

Tale *primo stadio* è stato caratterizzato dallo svolgimento delle seguenti attività:

1. attuazione della riforma tariffaria per i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza (ex delibera CIPE 173/99);
2. definizione del sistema di pedaggi per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria e la regolamentazione della sua successiva attuazione;
3. definizione e controllo dell’applicazione delle norme e degli *standard* di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;
4. perfezionamento delle istruttorie per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie, ed il conseguente rilascio delle prime licenze;
5. definizione degli standard di qualità dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza;
6. predisposizione dello schema dell’atto di concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;
7. predisposizione del nuovo Contratto di Programma con il Gestore dell’infrastruttura.
8. definizione dei criteri di ripartizione della capacità della rete infrastrutturale, in prospettiva dell’ingresso sul mercato di una pluralità di compagnie di trasporto ferroviario, e delle conseguenti modifiche alla prassi di contrattualizzazione dei servizi di trasporto tra Stato e imprese ferroviarie;
9. definizione di procedimenti di verifica periodica (annuale) del rispetto degli *standard*, previsti dalla delibera CIPE 173/99, al cui esito positivo resterà condizionata l’approvazione delle future manovre tariffarie sui servizi ferroviari di media e lunga percorrenza.

Il *secondo stadio* del processo di liberalizzazione del settore ferroviario prevede invece, una volta avviata a regime la liberalizzazione del settore, l’espletamento di funzioni specifiche di “regolazione” del mercato. Tali funzioni riguardano la vigilanza sull’attività di due distinte tipologie di soggetti: il gestore dell’infrastruttura e le imprese ferroviarie. Non meno importanti, tuttavia, sono le funzioni di studio e di gestione delle dinamiche evolutive del mercato.

In definitiva, le funzioni specifiche del secondo stadio risultano essere non meno importanti ed impegnative rispetto a quelle del primo stadio, e riguardano essenzialmente i seguenti aspetti:

1. vigilanza sulla sicurezza, con particolare attenzione ai diversi ruoli del Gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e degli altri operatori del settore;
2. vigilanza sull'operato del gestore dell'infrastruttura, in relazione ai rapporti stabiliti con l'Atto di Concessione ed il Contratto di Programma, all'assenza di pratiche discriminatorie - sia nel rilascio della certificazione di sicurezza alle imprese ferroviarie, sia nella ripartizione della capacità di rete - oltre che al generale adempimento degli "oneri di infrastruttura";
3. vigilanza sull'operato delle compagnie di trasporto ferroviario, mirata alla verifica del mantenimento di standard qualitativi adeguati, alla verifica dell'assenza di forme di concorrenza sleale;
4. monitoraggio e analisi comparata a livello internazionale delle dinamiche evolutive del mercato dei servizi di trasporto ferroviario, finalizzati all'adeguamento della struttura normativa di regolamentazione.

Gli strumenti operativi per la gestione del secondo stadio del processo di liberalizzazione - anche a seguito dell'anzidetto completamento del primo stadio, e quindi della definizione della struttura normativa portante - possono ritenersi ormai definiti. Determinante, per il definitivo avvio a regime della liberalizzazione, è adesso il consolidarsi della nuova imprenditoria ferroviaria e la creazione di adeguate condizioni di attrattività per il settore ferroviario, che favoriscano l'ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali, pur nell'inderogabile rispetto di adeguati requisiti di competenza ed affidabilità tecnica, gestionale e finanziaria. In tal senso le recenti direttive comunitarie (12, 13 e 14 U.E.), pubblicate il 15 marzo 2001, tentano di eliminare le barriere (finanziarie, tecnologiche e logistiche) all'ingresso dei nuovi entranti agevolando l'accesso al mercato da parte di nuova imprenditorialità ferroviaria.

Il trasporto ferroviario, almeno dal 2003, vedrà comunque aprirsi il nuovo sistema di affidamento tramite gara dei servizi di interesse regionale e locale, in virtù del D.lgs. 400/99 che ha recepito in anticipo i principi ispiratori della riforma della normativa sui servizi pubblici locali. Da questo punto di vista è necessario studiare le condizioni per rendere effettiva la potenzialità di concorrenza che la legislazione dispone.

Infine, un altro importante banco di prova della capacità di aprire spazi di effettiva concorrenza nel settore ferroviario è costituito dal progetto di "freeways ferroviarie", che definisce una serie di corridoi ferroviari internazionali (di collegamento tra i maggiori porti europei) lungo i quali l'accesso dovrà essere liberalizzato a tutti gli operatori ferroviari per l'effettuazione di servizi merci, garantendo ad essi alcune specifiche prestazioni. Il progetto richiede, infatti, l'attivazione di una reale convergenza di intenti tra i Paesi europei interessati, per favorire l'ingresso di nuovi operatori.

L'assetto istituzionale e normativo del settore

L'assetto istituzionale e normativo vigente in Italia attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la responsabilità di indicare le politiche di sviluppo e gestione delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di ripartizione delle risorse tra le diverse modalità di trasporto.

Per attuare queste politiche, il Ministero, relativamente al comparto ferroviario, fa riferimento al Gruppo Ferrovie dello Stato al cui interno sono presenti società istituite con lo scopo di:

- provvedere alla gestione di tutte le attività, da esercitare anche in regime di concessione, e di tutte le partecipazioni di competenza delle precedenti amministrazioni, incluse eventuali ristrutturazioni e dismissioni;
- promuovere, attuare e gestire iniziative e servizi nel campo dei trasporti, compresi il sistema logistico e tutte le altre attività strumentali, complementari o connesse;
- promuovere, attuare e gestire le iniziative volte alla valorizzazione del proprio patrimonio.

L'adeguamento del sistema di trasporto ferroviario italiano secondo le direttive comunitarie si è concretizzato con la costituzione della Società Rete Ferroviaria Italiana in data 1/07/2001.

Con tale atto è stato completato il processo di societizzazione delle Ferrovie dello Stato, iniziato con la costituzione della Società TRENITALIA in data 1/06/2000.

La societizzazione non ha significato semplicemente la definitiva separazione delle attività di trasporto da quelle infrastrutturali, ma più profondamente l'instaurarsi di dinamiche cliente-fornitore tra le varie realtà del Gruppo Ferrovie dello Stato e l'avvio del processo di decentramento di strumenti gestionali e, soprattutto, di responsabilità.

Ad ogni società del Gruppo sono state conferite autonomia operativa e tutte le leve necessarie ad un presidio efficace dei business affidati.

Nel corso degli ultimi tre anni, la Società **Ferrovie dello Stato** è stata trasformata in una holding che fa capo al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A sua volta, Ferrovie dello Stato ha la proprietà dell'intero capitale sociale di **Rete Ferroviaria Italiana (RFI)** e di **Trenitalia**. Le due società si occupano, rispettivamente, di *gestione dell'infrastruttura* e di *trasporto ferroviario*. Tale suddivisione è stata effettuata anche in attuazione delle Direttive CE 12, 13 e 14 del 2001.

In particolare, la Società RFI è chiamata a gestire la circolazione dei treni e le infrastrutture ferroviarie. La Società TRENITALIA ha come missione quella di progettare ed erogare servizi per la mobilità di persone e merci.

Le altre società del Gruppo sono strettamente legate al *core business* delle Ferrovie dello Stato. Esse sono:

- Grandi Stazioni, la Società costituita nel 1998 per la gestione e la riqualificazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete nazionale;
- TAV, la Project Company controllata da RFI a cui è affidata la progettazione e la realizzazione delle nuove linee ferroviarie ad alta velocità/capacità;
- Italferr, la Società di ingegneria delle Ferrovie dello Stato;
- Metropolis (oggi Ferservizi), costituita nel 1991 per gestire e valorizzare il patrimonio immobiliare di Ferrovie dello Stato;
- Centostazioni, Società di recente costituzione per l'utilizzazione, la gestione e la riqualificazione dei complessi immobiliari di 103 stazioni della rete nazionale.

I rapporti tra Stato e "Trenitalia", (che, in base all'assetto attuale dell'ordinamento, ha ricevuto una regolare licenza per essere qualificata come impresa ferroviaria) si basano sul "Contratto di Servizio Pubblico", che regola in particolare l'acquisto dei servizi da parte dello Stato e la disciplina degli obblighi di servizio pubblico ai sensi del Reg. CEE 1191/69 (modificato dal Reg. CEE 1893/91) e dalla Direttiva n. 91/440/CEE.

Con tale atto lo Stato diviene acquirente di quei servizi che l'impresa produce su sua richiesta, garantendo l'autonomia della società, che deve perseguire prioritariamente il risanamento economico operando in una logica di mercato.

I rapporti tra lo Stato e "Rete Ferroviaria Italiana" sono regolati tramite "Contratto di Programma" e "Decreto di Concessione" che prevedono, tra l'altro:

- la disciplina degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione del sistema ferroviario, nonché degli oneri d'esercizio e manutenzione assunti a carico dello Stato ai sensi della vigente normativa CE. In tal modo, lo Stato si impegna a garantire i finanziamenti previsti dal piano d'impresa e le FS S.p.A. si impegnano a realizzare gli interventi;
- l'allocazione definitiva delle risorse previste dal "Contratto di Programma" sulla base di obiettivi coerenti con gli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Atto di concessione

L'atto di concessione per la disciplina dei rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato è previsto dall'articolo 5, comma 2, del D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277. A seguito del parere espresso dal Consiglio di Stato, l'Atto di Concessione è stato perfezionato, con D.M. 31.10.2000, n.138T.

Con tale atto, è stata rilasciata a Rete Ferroviaria Italiana SpA la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per la durata di sessanta anni.

All'articolo 1 della concessione si dispone che "il concessionario svolge le attività previste dalla concessione tramite una divisione autonoma e distinta, anche sotto il profilo contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria di servizi, e provvede alla costituzione di apposita società per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale".

La concessione ha per oggetto, tra l'altro, la progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione "dell'infrastruttura ferroviaria nazionale [...] ivi inclusi [...] gli impianti merci modali e intermodali". Il concessionario è obbligato, in particolare, a garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e infrastrutture ferroviarie, a mantenere adeguati livelli di sicurezza, nonché a conformarsi a principi di trasparenza, equità e non discriminazione in materia di: a) accesso e ripartizione della capacità di infrastruttura; b) predisposizione del Prospetto Informativo della Rete; c) applicazione e riscossione dei canoni di utilizzo (art. 3 D.M. 138T).

Il concessionario svolge direttamente le attività oggetto della concessione. Esso può, tuttavia, previo parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affidare a terzi quelle che non ritenga di gestire direttamente, fermo restando che dell'adempimento degli obblighi derivanti dall'atto di concessione medesimo risponde il concessionario stesso (articolo 3 del citato DM 138T/2000).

In concreto, l'attuazione a livello nazionale del suddetto quadro normativo ha imposto la trasformazione del Gruppo FS e la costituzione di soggetti distinti e formalmente autonomi che garantissero la separazione tra le attività di gestione dell'infrastruttura, attraverso la società RFI, e l'attività di impresa ferroviaria, attraverso Trenitalia.

In tal senso, i "terzi" a cui possono essere eventualmente affidate le attività oggetto di concessione, ai sensi del DM 138T/2000, devono essere intesi come soggetti diversi e distinti dall'impresa ferroviaria Trenitalia.

Contratto di programma¹

Dopo l'emanazione del D.M. n.138T/2000, si è proceduto all'elaborazione di uno schema di Contratto di Programma, per il cui perfezionamento è stata seguita la procedura individuata nella Delibera CIPE n.63 del 22.6.2000, definitivamente approvato, con successive delibere del CIPE, il 3 maggio 2001.

Il primo **Contratto di programma 1994-2000**, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente FS sia per l'esercizio e lo sviluppo dell'infrastruttura, sia per l'esercizio sulla stessa delle attività di trasporto merci e viaggiatori, inclusi i servizi di trasporto locale a committenza statale.

Tale Contratto, di durata settennale, con decorrenza dal 1 gennaio 1994 e scadenza il 31/12/2000, ha per oggetto la disciplina degli oneri di esercizio ed infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti di sviluppo ed ammodernamento della rete, degli impianti e del materiale rotabile e la ristrutturazione del gruppo FS.

¹ I dati esposti nella sezione relativa al Contratto di Programma e in quelle seguenti, relative ai Piani d'Impresa RFI, sono tratti dalla "Relazione sull'attuazione dei contratti di programma 1994-2000 e 2001-2005 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ferrovie dello Stato SpA (al 31 dicembre 2002)", presentata alla Camera dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 22 settembre 2003, disponibile sul sito web della Camera dei Deputati

Gli investimenti previsti ammontavano originariamente a 28.457 milioni di Euro (55.100 miliardi di lire), per la parte facente carico allo Stato. Il Contratto indicava, inoltre, altri interventi di sviluppo, potenziamento e mantenimento in efficienza della rete ferroviaria, da realizzare con ulteriori investimenti e fabbisogni aggiuntivi stimati pari a circa 20.150 milioni di euro (39.000 miliardi di lire).

Il Contratto di Programma 1994-2000 ha contrattualizzato gli stanziamenti concessi alla FS SpA fino al 1995. Gli ulteriori finanziamenti erogati dallo Stato come aumenti di capitale alla FS SpA, sono stati contrattualizzati con specifici *Addenda*.

In applicazione della Legge Finanziaria 1996 (Legge 28.12.95 n. 550), in particolare, è stato predisposto un *addendum* al Contratto di Programma 94-2000, contenente il programma degli investimenti a carico delle risorse di detta legge.

Nel maggio 2001, infine, è stato siglato il nuovo **Contratto di Programma 2001-2005**, nel quale sono stati confermati tutti gli impegni assunti sui progetti in fase di realizzazione.

Il Contratto prevede il completamento di interventi relativi al precedente Contratto di Programma, che necessitano di ulteriori finanziamenti, oppure già finanziati ma non precedentemente contrattualizzati con Contratto di Programma, nonché un vasto programma di investimenti che costituisce la prima applicazione, su base quinquennale, del nuovo PGTL.

Il totale degli investimenti originariamente previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 ammontava a circa 48.402 milioni di euro (93.720 miliardi di lire), di cui circa 26.451 milioni di euro (51.216 miliardi di lire) già provvisti di copertura finanziaria.

Il Contratto di Programma 2001-2005 si presenta come fortemente innovativo, tanto che si è ritenuto di dargli un contenuto programmatico, coerente con il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e con il Piano d'Impresa F.S. vigente, chiaramente rivolto al futuro.

In particolare la nuova formulazione del Contratto, pur con i necessari richiami agli aspetti finanziari e di erogazione dei contributi e degli indennizzi da parte dello Stato e con i dovuti rinvii agli adempimenti di competenza dell'azionista, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 277/98 disciplina in dettaglio i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e stabilisce le modalità per la concessione di finanziamenti per far fronte ai nuovi investimenti programmati.

Il nuovo quadro economico e giuridico, tra l'altro, implica per il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria l'obiettivo del tendenziale pareggio tra costi afferenti al processo di circolazione e ricavi provenienti dai canoni corrisposti dalle imprese ferroviarie che utilizzano la rete, fermo restando che lo Stato assume a suo carico i costi di manutenzione, efficientati, oltre a quelli per gli investimenti.

La separazione tra Gestore dell'infrastruttura e Imprese di trasporto comporta, anche nel campo degli investimenti, una modifica del processo di valutazione, in quanto, al di là degli aspetti economico-sociali, il Gestore, in un contesto di competizione intermodale, è interessato all'aumento della capacità e della qualità di performance

della rete e quindi all'incremento delle tracce a disposizione delle imprese di trasporto.

Il nuovo Contratto introduce, pertanto, meccanismi di selezione degli investimenti prevedendo l'elaborazione di appositi dossier di valutazione economico-finanziaria, nella considerazione che, rispetto agli interventi di natura commerciale (per i quali potranno essere previsti in prospettiva anche meccanismi di autofinanziamento e di finanza di progetto), per gli interventi di natura sociale, di riequilibrio territoriale e di stimolo allo sviluppo economico delle aree depresse del Paese dovranno essere valutati gli eventuali oneri aggiuntivi di circolazione.

I dossier di valutazione, elaborati in base ad opportune metodologie di supporto da concordare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consentono di valutare i progetti di investimento e di quantificare eventuali maggiori esborsi in conto esercizio e costituiscono, insieme alla classificazione di priorità per la realizzazione degli investimenti, da adottare sulla base di una serie di criteri generali ed alle rendicontazioni, che saranno certificate da una società di revisione, la principale innovazione del nuovo Contratto di Programma: l'istituzione di adeguati protocolli di comunicazione tra il Ministero vigilante ed il Gestore.

➤ Completamento del processo di separazione contabile fra l'attività di gestione dell'infrastruttura e l'attività di gestione del trasporto

In attuazione del disposto dell'art. 4, comma 4, del D.P.R. 277 del 1998, con decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, n. 703696 del 22 maggio 2000, sono state approvate le modalità applicative dei criteri di separazione contabile tra le attività per la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto della Società FS.

La separazione contabile era iniziata nel 1998, subito dopo l'emanazione del citato D.P.R. n.277/1998, con l'assegnazione da parte di F.S. S.p.A. delle funzioni di Gestore Infrastruttura alla Divisione Infrastruttura. I servizi di trasporto passeggeri e merci sono oggi espletati (a partire dall'1.6.2000) dalla Società Trenitalia S.p.A.

➤ Predisposizione del D.M. di determinazione del canone di utilizzazione dell'infrastruttura

In relazione al percorso procedurale individuato dal D.P.R. n.277/1998, dal D.P.R. n.146/1999 e dalla deliberazione CIPE n. 180 del 5/11/99, sono stati elaborati nei primi mesi dell'anno 2000 i due decreti ministeriali (43 e 44T in data 21 e 22 marzo 2000) che sono stati pubblicati nella G.U. n. 94 del 21/4/2000.

Uno Schema di decreto legislativo di recepimento del c.d. first railway package (Direttive comunitarie n. 12, 13 e 14 del 2001) è stato adottato dal Consiglio dei Ministri del 4 aprile 2003. Il decreto, definitivamente approvato nel luglio 2003 (Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE in materia ferroviaria") rappresenta la norma di riferimento di settore. La revisione del sistema dei diritti di accesso rappresenta una parte del processo di formulazione del decreto in parola.

➤ Rilascio di licenze alle imprese ferroviarie e determinazione dei relativi contributi

La determinazione, prevista dall'art. 4, comma 4, del D.P.R. 146/99, del contributo a titolo di rimborso dei costi amministrativi sostenuti per l'istruttoria e per il rilascio delle licenze è stato effettuato con D.M. 45T del 23/3/2000.

La prima licenza ferroviaria è stata rilasciata con D.M. 73T del 23/5/2000 alla F.S. S.p.A., ora Trenitalia S.p.A.

Successivamente, ai sensi del citato D.P.R. 146/99 sono state rilasciate altre 10 licenze.

Per ciascuna delle nove licenze ad oggi rilasciate è stata concessa l'estensione ai servizi nazionali, ai sensi dell'art.131 della Legge 23.12.2000, n. 388 (Finanziaria 2001).

Limitatamente alla sola impresa ferroviaria controllata dalla holding F.S. S.p.A. (ITF - Italiana Trasporti Ferroviari S.p.A., la cui ragione sociale è stata successivamente variata in Trenitalia S.p.A.), e conseguentemente alla "fuoriuscita" dei servizi di trasporto esercitati da F.S. S.p.A. dal novero dei servizi affidati in concessione alla stessa società (in quanto il nuovo Atto di Concessione prevede soltanto la gestione, il mantenimento in efficienza e lo sviluppo della rete infrastrutturale), la licenza rilasciata a ITF/Trenitalia S.p.A. era, già all'atto del rilascio (23.5.2000), omnicomprensiva, prevedendo per la stessa società la possibilità di effettuare tutte le tipologie di servizio di trasporto prima affidati in concessione ad F.S. S.p.A.

Il rilascio delle licenze non ha determinato l'attivazione di nuovi servizi, in quanto le stesse danno titolo all'espletamento effettivo di servizi di trasporto solo se seguite dal conseguimento di certificazione di sicurezza da parte delle stesse imprese ferroviarie (art.7 del D.P.R. n.146/1999), nonché dall'assegnazione di tracce orarie da parte del gestore dell'infrastruttura.

Detta assegnazione avverrà a partire dal nuovo orario ferroviario unico, con decorrenza 10 giugno 2001 e termine di validità dicembre 2002.

➤ Criteri e procedure per l'assegnazione di capacità ferroviaria

In ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.P.R. n.146/1999, art.9, comma 2, il Gestore dell'Infrastruttura ha reso pubblici, in data 27.10.2000, i criteri e le procedure per l'assegnazione della capacità ferroviaria. Sul documento presentato (prospetto informativo della rete), il Ministero ha riscontrato la congruità del suddetto documento ai principi comunitari e alle disposizioni previste nel D.P.R. n.277/1998 e nel D.P.R. n.146/1999; in tal senso, si è espresso il Ministro con comunicazione del 20.10.2000 (prot.4043).

➤ Definizione, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria degli standard e delle norme di sicurezza della circolazione ferroviaria e controllo sulla loro applicazione

Nel febbraio 2000, è stato costituito un gruppo di lavoro preposto alla elaborazione di uno schema di testo normativo, in materia di sicurezza, teso a dare attuazione al primo comma dell'art. 5 del D.P.R. 277 dell'8 luglio 1998, come modificato dal D.P.R.

146 del 16 marzo 1999. Detto comma, attribuisce, infatti, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il compito di definire gli standard e le norme di sicurezza, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Al termine dei lavori del suddetto gruppo di lavoro, la definizione degli standard e delle norme di sicurezza della circolazione ferroviaria è stato perfezionato con atto n. 247/VIG3 del 22/5/2000, pubblicato anche sul sito internet del Ministero.

Piano d'impresa 1999/2003 della FS S.p.A., contenente i provvedimenti per il rilancio e risanamento tecnico-economico della società

Il Piano d'Impresa è stato posto alla base del percorso individuato dalle citate direttive del presidente del Consiglio dei Ministri, ai fini del risanamento aziendale di F.S. S.p.A. e del rilancio del trasporto ferroviario, anche tramite lo sviluppo dell'interscambio modale strada-ferrovia.

Gli stadi finali del processo di predisposizione del Piano d'Impresa sono state la presentazione, a settembre 1999, di un documento successivamente aggiornato nel mese di aprile 2000 e l'approvazione formale da parte del Ministero del Tesoro, bilancio e programmazione economica (oggi Ministero dell'Economia e Finanze) il 21 luglio 2000.

Piano di Priorità degli investimenti 2003-2005

Il Piano di Impresa di FS S.p.A. trova necessario completamento nel Piano di Priorità degli Investimenti 2001-2005 (PPI), che discende dal Contratto di programma 2001-2005, in cui si riportano valutazioni più aggiornate, rispetto al Piano 1999/2003, dei costi dei progetti di investimento, che, a diverso titolo, hanno registrato incrementi di spesa per il loro completamento e messa in esercizio e in cui si identificano le fasi e le modalità di copertura dei costi aggiuntivi per il completamento degli investimenti già previsti nel Piano d'Impresa.

La stesura definitiva del PPI è stata approvata dal CIPE con Delibera n. 85 del 29 settembre 2002, che prevedeva per RFI l'impegno a presentare un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi entro il mese di giugno 2003.

A seguito delle prescrizioni del Ministero e del CIPE e della definizione del Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche (Legge 443/2001 - Legge Obiettivo), il PPI è divenuto, nella sostanza, un piano degli investimenti infrastrutturali per il prossimo decennio. Oltre che a rilevare le occorrenze finanziarie, quindi, tende ad identificare il quadro completo delle infrastrutture ferroviarie che servono per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese, con l'evidenziazione di costi (costi a vita intera), tempi di realizzazione (avvio cantieri e fine lavori), fabbisogno di finanziamenti da parte dello Stato e previsioni di contabilizzazione.

Il valore totale degli investimenti previsti dal Contratto di Programma è stato rideterminato in circa 27.596 milioni di euro contro i precedenti 23.023 circa.

Con Delibera CIPE del 13 novembre 2003 è stato, inoltre, approvato il PPI - edizione ottobre 2003 per l'anno 2004.

➤ Qualità dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza

In ottemperanza a quanto disposto dalla delibera C.I.P.E. n.173/99, il processo di riforma tariffaria dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, è stato avviato nel gennaio 2000. Tale riforma ha previsto, per un "paniere" di relazioni origine-destinazione da ampliare progressivamente fino a contenere almeno il 90% delle relazioni, lo svincolo dal sistema di tariffazione chilometrico e l'adozione di un sistema di tariffazione demand-oriented, che consente, cioè, l'adeguamento dinamico delle tariffe in base alla domanda effettivamente presente sulle singole tratte, e comunque entro limiti fissati da un determinato price-cap (4.7% in media ponderata relativa all'intero paniere, per il 2000). Tale sistema tariffario consente ad F.S. S.p.A. di poter operare con logiche commerciali nella gestione e nella programmazione dei servizi di trasporto, anche se richiede un attento "dosaggio" degli aumenti tariffari per i servizi compresi nel paniere. La prima manovra tariffaria in regime di price-cap è rimasta in vigore, invariata, fino al termine di validità dell'orario invernale 2000.

In corrispondenza dell'entrata in vigore dell'orario estivo 2000, F.S. S.p.A. ha varato una seconda manovra tariffaria che, pur non apportando ritocchi all'aumento medio ponderato complessivo, ha ampliato il paniere già approvato, includendo in esso gran parte delle relazioni origine-destinazione servite da convogli InterCity, EuroCity ed Espresso.D.M. 88T/2000 (G.U. 21 luglio 2000) - Verifica del raggiungimento degli standard di qualità per i servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza esercitati da F.S. S.p.A.

Il vincolo tra variazioni tariffarie e standard di qualità del servizio offerto appartiene alla storia recente del trasporto ferroviario italiano. Il primo provvedimento con cui tale vincolo è stato definito è quello emanato dal C.I.P.E. con la citata deliberazione n° 173 del 5 novembre 1999, che ha introdotto nel settore ferroviario il principio del price-cap già delineato, in generale, nella deliberazione C.I.P.E. del 24 aprile 1996, recante le linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Come disposto dalla prima deliberazione, il Ministero ha quindi definito, con il Decreto n.88T del 4 luglio 2000, previo parere del N.A.R.S. espresso nella seduta del 20/4/2000, gli standard di qualità per un primo gruppo di dodici indicatori che sono stati ritenuti sufficientemente rappresentativi del livello qualitativo d'insieme dei servizi in oggetto eserciti da F.S. S.p.A. in relazione sia al disposto del D.P.C.M. 30.12.1998, sia alle profonde e significative trasformazioni in corso nel contesto aziendale della F.S. S.p.A., imposte dai regolamenti di recepimento delle direttive comunitarie in materia, sia in relazione al breve lasso di tempo intercorrente tra la data di definizione dei relativi standard e la data delle verifiche (31 ottobre 2000).

Determinazione standard di qualità del servizio trasporto viaggiatori media e lunga percorrenza per l'anno 2001

Il Ministero il 21.11.2000 ha proposto al N.A.R.S. (art.3, deliberazione CIPE n.173/99), unitamente ad una relazione sulle verifiche relative agli standard di qualità fissati

per l'anno 2000, una ipotesi di standard e di adempimenti per F.S. S.p.A. e Trenitalia S.p.A. per l'anno 2001.

Acquisito il parere favorevole del N.A.R.S. è stato pertanto adottato il D.M. 146T del 7.12.2000 (G.U. 20.12.2000)

La pianificazione degli investimenti nel settore stradale ed autostradale

Quadro normativo di riferimento

Il processo di pianificazione degli investimenti nel settore autostradale, è legato necessariamente alle profonde modifiche intervenute nelle modalità di gestione delle infrastrutture, nonché nella progettazione ed esecuzione dei lavori pubblici.

Le novità del quadro normativo di riferimento per il settore sono costituite, soprattutto, dagli strumenti normativi che consentono nuove opportunità per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto autostradale.

A partire, infatti, dalla nuova Legge Quadro in materia di lavori pubblici e fino ad arrivare alle leggi attuative della “Legge Obiettivo”, si sono introdotti nel sistema giuridico nazionale una serie di strumenti che incentivano la realizzazione di investimenti nel settore, anche attraverso l’apporto di capitale privato.

Le novità normative introdotte negli ultimi anni, sono descritte al paragrafo 1.2.5 del Documento principale.

La programmazione dell’ANAS SpA²

L’ANAS è una società per azioni, di proprietà del Ministero dell’Economia e delle Finanze, nel cui capitale sociale rientra la rete stradale e autostradale di interesse nazionale.

L’ANAS più in generale svolge il ruolo di garante della mobilità di livello nazionale, lavorando con continuità all’adeguamento della Rete di Interesse Nazionale e al suo mantenimento in perfette condizioni di efficienza, sicurezza e transitabilità e provvedendo altresì alla migliore integrazione, ovunque possibile, con gli altri modi di trasporto, prendendo anche ogni opportuna misura, per quanto di competenza, finalizzata ad una efficace terminalizzazione delle rotte commerciali.

In virtù della trasformazione in SpA, l’ANAS ha assunto compiti di concessionario oltre che di concedente. Infatti sono attribuiti in concessione all’ANAS S.p.A.³, i seguenti compiti:

- gestione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;
- realizzazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e della relativa segnaletica;

² I dati esposti nella presente sezione e nelle successive, relative al piano triennale ed al piano industriale di ANAS SpA, sono tratti dalla Convenzione tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla documentazione pubblicata sul sito web dell’ANAS SpA.

³ Ai sensi dell’articolo 7, comma 2, del decreto legge 8 luglio 2002, n.138, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 2002, n.178.

- costruzione, sia direttamente sia mediante concessione a terzi, di nuove autostrade e strade di interesse nazionale, anche a pedaggio, nell'eventualità che sia utilizzato il sistema della finanza di progetto;
- controllo sulla gestione delle autostrade in concessione;
- acquisto, costruzione, conservazione, miglioramento e incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale;
- attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, nonché della tutela del traffico e della segnaletica;
- adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulla rete stradale ed autostradale medesima;
- esercizio sulla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, dei diritti e dei poteri attribuiti dalla legislazione vigente;
- effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di concedente, esercita le funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica ed operativa sull'ANAS, sulla base delle norme legislative vigenti e procedure di settore applicabili.

ANAS S.p.A. può procedere direttamente alla realizzazione di nuove strade ed autostrade con il sistema della finanza di progetto. Il relativo piano finanziario è approvato dal concedente di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi della normativa vigente, per quanto attiene le tariffe, cui si applica quanto previsto dalla delibera CIPE 20 dicembre 1996 e successive modificazioni ed integrazioni.

E', altresì, consentito ad ANAS S.p.A. applicare tariffe su strade ed autostrade di interesse nazionale, ove consentito dalla normativa vigente, previa autorizzazione del concedente di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, da assumersi sulla base di un piano finanziario correlato alle attività oggetto di concessione.

La Legge Finanziaria n. 448 del 28/12/2001, che detta disposizioni per la formazione del Bilancio annuale e pluriennale dello Stato, fissa con le tabelle C ed F le risorse finanziarie poste a disposizione dell'ANAS nel triennio 2002-2004.

Ulteriori risorse sono ricavate dalla quantificazione di residui passivi da destinare ad investimenti.

Le fasi preliminari alla redazione dei Piani Triennali prevedono:

- individuazione delle risorse disponibili;
- determinazione dei residui passivi;
- verifica dello stato di attuazione dei programmi precedenti;
- stato di progettazione degli interventi;

- rispetto delle modalità di scelta degli interventi nel fissare i contenuti del programma;
- monitoraggio e cronoprogramma delle fasi realizzative del Piano,

Una volta effettuate le attività preliminari, è possibile redigere documento programmatico (il Piano Triennale) che sarà trasferito al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al parere delle Autorità Regionali.

L'ANAS S.p.A. stipula, inoltre, convenzioni con società terze in conformità alla normativa nazionale e comunitaria vigente. Dette convenzioni regolano i rapporti fra l'ANAS S.p.A. e le proprie concessionarie di autostrade in base alla normativa vigente, anche tariffaria, ed, in particolare, alla delibera CIPE 20 dicembre 1996 e successive modifiche ed integrazioni.

L'ANAS S.p.A. provvede, alla vigilanza ed al controllo dei soggetti concessionari, anche ai fini di quanto disposto dalla delibera CIPE 20 dicembre 1996 e successive modifiche ed integrazioni, verificando che i servizi resi dai concessionari si svolgano nel rispetto della disciplina delle convenzioni.

L'attività di programmazione dell'ANAS SpA prevede:

- una programmazione a medio termine (Piano Triennale, Piano Industriale)
- una programmazione a breve termine (Accordi di Programma).

La trasformazione dell'Ente in SpA ha previsto, infine, la predisposizione, da parte di ANAS, di una programmazione a lungo termine, con orizzonte temporale decennale. Si prevede l'approvazione del Piano decennale ANAS da parte del Consiglio d'Amministrazione della Società, il prossimo 13 maggio 2004.

Piano Triennale ANAS 2002-2004

Il Piano Triennale ANAS 2002-2004 è un piano innovativo, finanziariamente più rilevante rispetto al passato, aperto all'apporto di capitali privati, e che si pone l'obiettivo di costi e di tempi certi di realizzazione delle opere in coerenza con le indicazioni fornite dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con gli strumenti di programmazione comunitaria, con gli indirizzi fissati dalla Legge Obiettivo e tenendo conto delle segnalazioni e raccomandazioni delle Regioni.

L'investimento totale del programma prevede lavori sulle strade statali e sulle autostrade gestite direttamente dall'ANAS per circa 4.900 milioni di euro, il 21% in più rispetto al precedente piano 2001-2003 (del valore di 4.050 milioni di euro).

A completamento del programma, come già fatto per gli anni passati, è stato allegato un ulteriore elenco di lavori che non trovano attualmente la copertura finanziaria nelle risorse disponibili.

Tale elenco costituisce la cosiddetta "area di inseribilità" che prevede 50 interventi il cui importo totale è di circa 1.400 milioni di euro. A questi interventi si potrà dare attuazione se, nel corso del Programma, si verranno a determinare: economie in seguito ai ribassi d'asta; maggiori disponibilità finanziarie ordinarie; difficoltà nella realizzazione di alcuni lavori già programmati che ne richiedono la sostituzione.

Nell'esecuzione dei nuovi interventi, sarà favorito il ricorso al Project Financing il cui primo esempio è rappresentato dall'affidamento della concessione di costruzione e gestione del collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano (Bre-Be-Mi).

La selezione degli interventi avviene nel rispetto di tutte le normative, le direttive e gli indirizzi provenienti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in coerenza con le indicazioni fornite dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con gli indirizzi fissati dalla Legge Obiettivo, con gli strumenti di Programmazione Comunitaria ed in particolare con il Programma Operativo Nazionale del settore dei Trasporti ed il sistema identificato nelle reti Trans European Network (TEN).

Il tutto è determinato in coerenza con gli interventi previsti dagli Accordi di Programma Quadro, Protocolli ed Intese già stipulate tra Governo e Regioni, nonché all'interno di strumenti di riqualificazione del territorio di interesse nazionale.

È stata verificata, infine, la compatibilità del documento programmatico con le esigenze derivanti dalla gestione della rete nazionale, tenendo ben presente la priorità degli interventi diretti alla mitigazione del rumore, alla diminuzione delle emissioni nell'atmosfera e comunque orientati al miglioramento ambientale del territorio e della sicurezza stradale.

Il documento è stato esaminato ed approvato dal C.d.A dell'ANAS nella seduta dell'8 maggio 2002 ed è stato sottoposto al parere della Conferenza Unificata Stato-Regione nella seduta del 13 giugno 2002.

Nel periodo dal 17 giugno 2002 al 19 agosto 2002, il Piano è stato pubblicato ai sensi dell' art. 14 della Legge n. 109/94 per essere successivamente approvato con D.M. 3629/Dicoter del 19 agosto 2002. Il Piano attualmente è in fase di attuazione.

L'ANAS sta seguendo e monitorando, per tutti gli interventi, lo sviluppo delle fasi di progettazione, delle fasi amministrative di appalto nonché delle fasi costruttive.

Nel Piano Triennale è previsto anche il programma relativo alle infrastrutture autostradali, il cui investimento è di circa 7.830 milioni di euro, una cifra significativamente più ampia rispetto al passato sia per l'entità della spesa prevista dalle Società concessionarie che per il numero degli interventi cantierabili. Infatti, nel periodo 2002-2004, entreranno nella fase operativa la maggioranza degli interventi che saranno principalmente indirizzati al miglioramento della sicurezza e del livello di servizio.

Il Piano Triennale 2002-2004 prevede lavori sulle strade statali e sulle autostrade gestite direttamente dall'ANAS per circa 4.900 milioni di Euro (9.500 miliardi di Lire), il 21% in più rispetto al precedente piano 2001-2003 (che valeva 4.050 milioni di euro). Si tratta di un piano innovativo, più robusto finanziariamente rispetto al passato, aperto all'apporto di capitali privati, che si pone l'obiettivo di costi e di tempi certi di realizzazione delle opere.

Rispetto al totale degli investimenti previsti per il triennio, 1.083 milioni di euro gravano sui fondi QCS (destinati al solo Mezzogiorno) ed i restanti 3.806 milioni di euro sono così suddivisi:

- destinati alle Strade Statali: 3.130 milioni di euro;
- destinati all'Aut. Salerno-Reggio Calabria: 465 milioni di euro;

- destinati al collegamento autostradale Campogalliano- Sassuolo: 211 milioni di euro.

Nel Piano Triennale, l'ANAS ha dimostrato grande attenzione per il Sud: gli investimenti per la realizzazione di strade e per interventi di ammodernamento nel Meridione ammontano globalmente a 2.997,7 milioni di euro (1.450 milioni di euro di fondi statali; 1.802,7 milioni di fondi QCS e 464,9 milioni per la Salerno-Reggio Calabria), rispetto ai 1.308 milioni previsti per il Nord e ai 583 milioni per il Centro.

Piano Industriale ANAS 2003-2005

L'ANAS SpA ha approvato il suo primo Piano Industriale societario per il triennio 2003-2005. Il consiglio di amministrazione della società stradale ha dato il via libera al piano che individua tre grandi obiettivi strategici:

- la riorganizzazione dell'azienda dopo la trasformazione in società per azioni;
- il proseguimento del piano di rilancio infrastrutturale varato dal Governo;
- la riduzione degli oneri della rete viaria nazionale gravanti sul bilancio dello Stato.

In particolare l'ANAS ha previsto di portare i ricavi da vendita di beni e servizi sul mercato nel breve-medio termine a coprire nella misura del 50% i costi di funzionamento della società.

Il Piano Industriale 2003-2005 definisce un programma di azioni che dovranno portare i ricavi da beni e servizi venduti sul mercato da ANAS SpA dai circa 33 milioni di euro fatturati nel 2002 a circa 250 milioni di euro, che rappresentano l'obiettivo da conseguire nel 2005.

La struttura di ricavi del piano prevede:

- ricavi da trasferimenti da parte del concedente in capo all'ANAS per la realizzazione di opere stradali ed autostradali; per la gestione e manutenzione della rete stradale e autostradale in concessione; per il controllo sull'attività svolta dalle concessionarie autostradali di cui ANAS SpA è il concedente per conto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- ricavi da beni e servizi venduti sul mercato: per attività tradizionali e già presidiate; per nuove attività industriali.

I ricavi appartenenti al primo gruppo derivano da attività regolamentate dai rapporti tra il concedente (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) e ANAS in qualità di concessionario, tramite lo strumento del Contratto di Programma e, pertanto, non sono oggetto principale del Piano.

I ricavi appartenenti al secondo gruppo sono l'oggetto principale del Piano Industriale. In parte si tratta di attività che ANAS SpA svolge con regolarità da tempo, connesse allo sfruttamento di autorizzazioni e concessioni (su strade e autostrade) e in misura minore da vendita di servizi al settore infrastrutture e trasporti. Il Piano identifica le azioni necessarie per avviare un'opera di efficienza e di riorganizzazione tesa a portare a regime i ricavi connessi a tali attività ad un livello più vicino ai valori di mercato.

L'ANAS prevede che il potenziamento delle attività tradizionali consentirà di incrementare i ricavi già dal 2003, fino a raggiungere, nel 2005, ricavi complessivi per circa 132 milioni di euro.

In particolare l'attività di pubblicità, che consiste nel rilascio di concessioni per installazione di impianti pubblicitari lungo la rete viaria gestita da ANAS e che attualmente comprende circa 70 mila impianti pubblicitari, ripartiti su circa 1.000 clienti, genera ricavi per 8 milioni di euro, che, attraverso un recupero di efficienza ed azioni mirate, passeranno a 9 milioni di euro del 2003 fino ad arrivare a 16 milioni di ricavi nel 2005.

L'attività Licenze e Concessioni, che consiste nel rilascio di concessioni per accessi, attraversamenti e fiancheggiamenti della rete viaria gestita da ANAS e nell'affitto dei terreni di proprietà agli impianti di carburante, e che attualmente comprende circa 74 mila concessioni, genera ricavi per 18 milioni di euro, che, attraverso un recupero di efficienza ed azioni mirate, passeranno a 47,6 milioni di euro del 2003, fino ad arrivare a 58,6 milioni di euro di ricavi nel 2005.

L'attività Trasporti Eccezionali, che consiste nel rilascio delle autorizzazioni per il transito dei mezzi eccedenti la sagoma ordinaria e che attualmente comprende circa 30.000 movimenti all'anno, genera ricavi per 2,2 milioni di euro che, attraverso un recupero di efficienza ed azioni mirate, passeranno ai 9 milioni di euro dal 2003 in poi.

Le royalties rappresentano la percentuale dei ricavi derivanti dalla vendita di prodotti petroliferi e di ristorazione lungo la rete viaria gestita, che le società petrolifere devono corrispondere per le concessioni rilasciate e generano ricavi per 1,5 milioni di euro. Si prevede di sviluppare le royalties delle autostrade sia in gestione diretta che in concessione.

I ricavi da royalties sulle autostrade in gestione diretta passeranno dai 3,7 milioni di euro del 2002 ai 15,3 milioni di euro del 2005. I ricavi derivanti dalle royalties per le Autostrade in concessione passeranno da 1,1 milioni di euro del 2002 a 3,4 milioni di euro del 2005.

Il Centro Sperimentale Stradale di Cesano (CSS) costituisce un centro di ricerca, formazione e certificazione di eccellenza, a supporto sia dell'attività istituzionale di ANAS, che della attività di fornitura all'esterno di servizi e soluzioni stradali a valore aggiunto e genera ricavi per 0,5 milioni di euro, passati a 2,2 milioni di euro del 2003, fino ad arrivare a 4,3 milioni di euro nel 2005.

La seconda parte delle valutazioni e delle strategie connesse a ricavi da mercato riguarda le nuove attività industriali che ANAS SpA intende avviare entro l'anno in settori finora poco presidiati o mai considerati tra le aree di business dell'azienda.

Le grandi aree di nuovo presidio di cui il Piano definisce azioni e priorità sono riferiti alla valorizzazione degli asset (patrimonio immobiliare e fondiario, reti telematiche, strade, autostrade, ecc.) e alla vendita di servizi (consulenza in Italia e all'estero agli Stati, agli enti pubblici, agli autostradatori; formazione, ecc.), con particolare riferimento al contesto del sistema infrastrutturale e alla mobilità (logistica, infomobilità).

A queste va aggiunta, come rilevante elemento a sé stante, la gestione a pedaggio di strade e autostrade che ANAS SpA ha già o avrà in concessione al termine della fase di realizzazione, nella quale la società ha il ruolo di stazione appaltante per conto del concedente.

La quantificazione puntuale dei ricavi da nuove attività potrà essere fatta solo a seguito della elaborazione di Business Plan specifici per ciascuna attività.

Accordi di Programma

La Legge n. 662 del 23 dicembre 1996 definisce l'Accordo di Programma Quadro strumento di programmazione negoziata tra gli Organi periferici dello Stato.

La Delibera CIPE del 21 marzo 1997 concernente la disciplina della programmazione negoziata prevede che gli Accordi di Programma Quadro devono coinvolgere nel processo di negoziazione gli Organi Periferici dello Stato, gli Enti locali, gli Enti sub regionali, gli Enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato alla definizione ed attuazione dei programmi di sviluppo.

Dal 1996 l'Ente ANAS esegue lavori sulla base di Accordi di Programma annuali stipulati con il Ministero dei LL.PP. (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

L'ANAS, con la Presidenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha stipulato, nel 2002, Accordi di Programma Quadro con le regioni: Campania, Calabria e Sicilia.

La pianificazione degli investimenti nel settore interportuale

L'evoluzione del Piano Generale dei Trasporti

Lo strumento con il quale è stata avviata una strategia organica per il riassetto del settore dei trasporti, ambito interportuale incluso, è il Piano Generale dei Trasporti.

Il primo PGT (del 1986) si prefiggeva, tra l'altro, due obiettivi fondamentali consistenti nella semplificazione del quadro normativo di settore e nel riequilibrio della domanda tra trasporto su strada e per ferrovia e conseguentemente il potenziamento del trasporto intermodale e delle infrastrutture ad esso connesse, mediante interventi diretti alla creazione di:

- corridoi plurimodali (assi infrastrutturali e vie di collegamento stradali, ferroviarie, aeree, marittime, idroviarie ed in condotta);
- sistemi infrastrutturali (valichi, porti, aeroporti ed interporti);
- sistemi organizzativi;
- più adeguato assetto urbano.

Nell'ambito dei sistemi infrastrutturali, il PGT aveva ipotizzato una rete interportuale di 1° livello, impostata su cinque aree: Piemontese (Torino-Orbassano e Rivalta Scrivia già esistente ma legato agli sviluppi del porto di Genova); Lombarda (Milano Lacchiarella); Veneta (Verona e Padova); Emiliana (Bologna); Campana (Nola e Marcianise); nonché una rete di 2° livello indicativamente articolata su 10-15 nodi.

Nella prima revisione del PGT (del 1991), alle infrastrutture di 1° livello sono state aggiunte quelle di Parma e Livorno e sono stati individuati gli interporti di 2° livello (Novara Boschetto, Cervignano, Ravenna, Prato Gonfienti, Jesi, Orte, Civitavecchia e Lazio sud, Salerno, Termoli, Area lucana, Bari-Lamasinata, Area Jonico salentina, Area calabrese, Termini Imerese, Catania Bicocca e Cagliari) che avrebbero formato con gli interporti di primo livello una rete funzionalmente connessa.

Il nuovo ruolo assunto dalla logistica, nel quale il trasporto diviene l'anello di una catena più complessa che ricomprende ed integra tutte le operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci, la gestione di magazzini e centri di distribuzione, le operazioni di carico e scarico, il consolidamento e deconsolidamento dei carichi, la gestione degli ordini, il dimensionamento dei livelli di scorte ecc., ha portato ad un nuovo approccio ai temi della logistica recepiti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 nel quale sono indicati un insieme di interventi diretti a riequilibrare il sistema dei trasporti attraverso:

- il potenziamento del settore ferroviario dal punto di vista infrastrutturale e logistico, con particolare attenzione al trasporto intermodale ed al combinato strada- rotaia, per meglio rispondere alla domanda specializzata e valorizzare la rete nazionale nel contesto europeo e comunitario;
- il rilancio del cabotaggio con l'attuazione del progetto delle "autostrade del mare";
- la migliore utilizzazione delle vie fluviali.

Gli Interporti

Nel quadro di riferimento del primo Piano Generale dei Trasporti si inserisce il piano di realizzazione degli interporti italiani che trova nella Legge 240 del 1990 lo strumento primario di sviluppo.

L'emanazione della legge era stata preceduta da studi di settore nei quali venivano analizzati diversi scenari al fine di individuare la configurazione ottimale della rete nei diversi orizzonti temporali di previsione.

Gli studi erano basati su un modello matematico di ottimizzazione avente come funzione - obiettivo la minimizzazione dei costi generalizzati del trasporto.

L'applicazione del modello ha permesso di individuare una rete di infrastrutture in cui le maglie della rete sono rappresentate dalle infrastrutture lineari (strade, ferrovie) mentre nei nodi, sono concentrate delle aree che, a seconda del livello o della specializzazione funzionale, offrono una varia gamma di servizi alle merci ed ai vettori.

La legge 240/90 definisce gli interporti "un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti, e viabilità di grande comunicazione" recependo in tal modo e sintetizzando gli indirizzi del PGT.

Alla realizzazione di queste infrastrutture erano finalizzate le risorse finanziarie, sotto forma di contributi a carico del bilancio dello Stato, per un importo di 700 miliardi di lire.

La legge 240 definiva, inoltre, le procedure per l'elaborazione del piano nazionale degli interporti, i requisiti dei soggetti che potevano avanzare istanze e le procedure per la concessione dei contributi, la previsione di organismi di monitoraggio per la verifica del raggiungimento degli obiettivi, nonché i meccanismi di erogazione del contributo.

Agli interporti di 1° livello, infrastrutture già in esercizio o avviati a realizzazione (Padova, Verona, Rivalta Scrivia, Torino Orbassano, Livorno, Parma, Bologna, Nola e Marcianise), erano destinati 482 miliardi di Lire, dei 700 complessivamente messi a disposizione dalla legge.

Importanti modifiche nell'assetto del sistema interportuale, sono state introdotte con provvedimenti legislativi successivi ed hanno consentito di procedere alle istruttorie della documentazione presentata dagli altri soggetti al fine di accedere ai 218 miliardi di lire dei residui finanziamenti.

Le principali azioni innovative sono individuabili nella maggiore sensibilizzazione agli aspetti territoriali ed ambientali e nella massimizzazione della partecipazione di risorse finanziarie private alla realizzazione degli interventi: Relativamente alla prima azione, ciò avviene, sottoponendo preventivamente i progetti degli interporti a Valutazione di Impatto Ambientale, nonché all'obbligo di rispondenza dell'infrastruttura agli strumenti di pianificazione dei trasporti regionale e la rispondenza agli strumenti urbanistici territoriali.

La realizzazione di una rete organica di interporti, in quanto strumento fondamentale di razionalizzazione del sistema del trasporto merci, può rappresentare un contributo fondamentale al miglioramento delle condizioni ambientali generali e delle singole realtà interessate.

Nel corso degli anni diverse leggi di finanziamento sia di settore che di intervento nelle aree depresse (341/95, 641/96, 135/97, 454/97, 413/98) hanno permesso di incrementare il volume di risorse finanziarie da destinare alle infrastrutture interportuali.

Il programma di realizzazione degli interporti realizzati con finanziamenti statali oggi è da considerarsi completato essendo già stipulate, oltre che le convenzioni per gli interporti di primo livello (Torino Orbassano, Rivalta Scrivia, Verona, Bologna, Parma, Padova, Livorno, Marcianise e Nola), anche quelle con i soggetti attuatori degli interporti di: Orte, Bari, Prato, Vado Ligure, Novara, Pescara, Bergamo, Frosinone, Venezia, Jesi, Cervignano, Termoli, Tito, Battipaglia.

L'importo degli investimenti in corso di realizzazione è di circa 915 milioni di Euro, di cui 538 a carico dello Stato.

Gli investimenti effettuati, permetteranno, a conclusione dei programmi, la realizzazione di almeno 2,200 milioni di mq di magazzini, 1,597 milioni di mq di terminal ferroviari con uno sviluppo totale di 83 km di binari e permesso l'insediamento nell'ambito delle infrastrutture di circa 600 aziende nel campo della logistica e del trasporto, contribuendo, in tal modo, alla ricerca di soluzioni alla congestione del traffico nelle aree urbane e metropolitane.

La pianificazione degli investimenti nel settore aeroportuale

La programmazione nazionale: il PGTL

Lo strumento programmatico a livello nazionale è rappresentato dal PGTL.

Per quanto riguarda gli aeroporti, il PGTL ha individuato, nell'ambito dello SNIT, un insieme minimo di infrastrutture comprendente i 23 scali che nel 1998 hanno registrato un traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità e che complessivamente movimentano attualmente circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci; al di sotto di tale soglia esistono solo cinque scali con traffico passeggeri annuo compreso fra 300.000 e 100.000 unità.

Il PGTL ha previsto la possibilità di integrare detto insieme in una successiva fase di approfondimento, in funzione di criteri di:

- **promozione dell'accessibilità;**
- **dello sviluppo diffuso del territorio;**
- **di criteri di integrazione e specializzazione.**

Per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente, sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, incanalato verso hub comunitari.

Questi obiettivi sono posti dal Piano alla base di successivi approfondimenti, da articolarsi nell'ambito di una strategia generale che prevede:

- crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che consenta di mantenere i livelli minimi di traffico a livelli compatibili con il ruolo di nodo di valenza europea ed intercontinentale dei due scali;
- crescita dei restanti aeroporti e programmata costruzione di nuovi che affronti in una logica di "sistema integrato" anche la eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

Con riguardo alla sicurezza nel trasporto aereo il Piano prevede azioni sui tre settori fondamentali coinvolti nel controllo del traffico: uomo, ambiente e mezzi. Si propongono ulteriori interventi sugli aeromobili, sulla sicurezza in ambito aeroportuale, interventi di tipo normativo, di potenziamento quantitativo e qualitativo del personale di volo, di quello tecnico dedicato alla manutenzione, nonché del personale dell'Ente vigilante nelle aree specifiche dedicate ai controlli sulla sicurezza.

La regolazione del settore aeroportuale

Il settore aeronautico è interessato, da circa cinque anni, da una vasta riforma che ha modificato profondamente le responsabilità ed i soggetti istituzionali che in esso operano.

Basti citare la creazione dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), dell'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) o dell'Agenzia per la Sicurezza del

Volo, oltre ai numerosi mutamenti nelle gestioni aeroportuali, dovuti ai recenti processi di privatizzazione e agli effetti delle politiche di liberalizzazione e della promozione della concorrenza portate avanti a livello europeo.

Il comparto non è regolato da un unico ed organico intervento legislativo, anzi si sono accumulati negli anni leggi e regolamenti diversi per ogni singolo argomento, anche se per molti di questi occorre ancora fare riferimento al Codice della Navigazione del 1942.

L'ENAC, come stabilito dalla Circolare APT 13 del 20.10.2002, è incaricata di verificare la congruità dei Piani di sviluppo ENAV in funzione delle esigenze dei vari scali aeroportuali, mentre provvede all'approvazione in linea tecnica dei progetti presentati da tale Ente. L'ENAC provvede anche alle verifiche di agibilità degli impianti realizzati da ENAV, verificandone le conformità rispetto alla vigente normativa.

La pianificazione dell'ENAC

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è l'organismo istituito il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo 250/97, quale soggetto regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia.

L'ENAC nasce dalla fusione di tre organizzazioni: la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei trasporti e della navigazione (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), il Registro Aeronautico Italiano e l'Ente Nazionale Gente dell'Aria.

L'Ente provvede ai seguenti compiti:

- regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;
- razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;
- attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;
- rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;

- regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico;
- attività di regolamentazione e controllo derivante dal decreto legislativo di recepimento della direttiva comunitaria n. 96/97 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;
- attività attuativa delle raccomandazioni adottate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (direttiva comunitaria n. 94/56).

Il Contratto di Programma con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Il Decreto Legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ENAC, dispone che l'ENAC stipula con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Contratto di Programma triennale, che, oltre a definire i limiti dell'esercizio delle funzioni in relazione alle attribuzioni esercitate dall'ENAC secondo le previsioni dell'articolo 2, in particolare, disciplina:

- a) i servizi che l'Ente svolge in proprio e quelli che possono essere concessi in appalto o in gestione a terzi;
- b) le prestazioni relative ai servizi istituzionali affidati all'Ente;
- c) gli obiettivi e i parametri di qualità dei servizi resi all'utenza;
- d) i rapporti con enti, società e organismi nazionali e internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile;
- e) l'attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo;
- f) la partecipazione dell'Ente all'attività di predisposizione normativa, anche per l'adeguamento della legislazione nazionale del settore ai parametri concordati in sede comunitaria e internazionale;
- g) l'eventuale erogazione di contributi, per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di attuazione dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, diretti ad assicurare l'equilibrio economico della gestione di aeroporti con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri, che rivestono rilevante interesse sociale o turistico ovvero strategico-economico.

Il piano pluriennale degli investimenti

Il Presidente, sentito il Direttore Generale, propone al Consiglio di Amministrazione entro il 30 settembre di ciascun anno, il programma dell'attività dell'anno successivo sulla base di piani triennali annualmente aggiornati⁴.

Nell'ambito del piano pluriennale l'Ente provvede a programmare la propria attività per progetti e per funzioni. La programmazione annuale, in coerenza con gli obiettivi

⁴ Art. 4 Regolamento per la gestione amministrativa e contabile dell'ENAC

del programma triennale, costituisce documento preliminare per la formazione del bilancio di previsione.

Le modalità di selezione degli investimenti

Metodologia “Master Plan Trasporti”

Nella selezione degli interventi, ENAC ha applicato l’approccio sviluppato nell’ambito del lavoro “Studio di fattibilità Master Plan Trasporti Obiettivo 1 Italia 1999”, promosso dalla Commissione Europea con la partecipazione, attraverso un Comitato Guida, composto dai rappresentanti delle Amministrazioni del settore.

La metodologia di selezione proposta dallo Studio individua la fase di programmazione degli enti come il punto di arrivo di un processo che parte dalla ricognizione degli obiettivi generali e specifici che un determinato progetto deve contribuire a raggiungere. Ad esempio, obiettivi generali sono quelli espressi dal PGTL e dal SOM; obiettivi specifici sono quelli espressi dalle Regioni e dagli operatori del settore.

Attraverso la valutazione ed il monitoraggio della corrispondenza del progetto alle esigenze espresse, si individuano efficaci procedure di implementazione ed appropriati sistemi di pianificazione e controllo.

Il formulario utilizzato nel processo di selezione degli interventi, ha consentito di esaminare e prendere in considerazione tutti gli aspetti che caratterizzano il progetto. In particolare:

- organizzazioni coinvolte nel progetto;
- descrizione del progetto (caratteristiche tecniche, servizi offerti, obiettivi, benefici economici e sociali, eventuali elementi innovativi);
- caratteristiche e aspetti chiave dell’area di influenza interessata dal progetto;
- tempi attesi di realizzazione;
- aspetti economici (costi di realizzazione, fonti di finanziamento, costi operativi e manutenzione);
- previsioni di traffico/volumi;
- valutazione degli impatti del progetto (economico, finanziario, ambientale).

Le indicazioni della Commissione Europea

La selezione degli interventi attuata attraverso la metodologia “Master Plan Trasporti” è stata applicata ai progetti appartenenti alle Reti TEN.

La selezione degli interventi è avvenuta nel rispetto delle specifiche indicazioni della CE.

La Decisione CE n. 1692/96 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti fornisce la definizione, all’art. 13, degli aeroporti di interesse comunitario, e, per questi, prescrive precisi meccanismi di selezione.

In particolare, il riferimento è all'Allegato II alla Decisione, che individua 3 categorie di aeroporti:

- punti di collegamento internazionali;
- punti di collegamento comunitari;
- punti di collegamento regionali.

Il 6 novembre 2001, la Commissione ha trasmesso una proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione 1692/96/CE in materia di orientamenti comunitari per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporti.

Tale proposta, in fase di discussione al Parlamento e al Consiglio, comprende, tra le priorità, lo sviluppo delle infrastrutture che consentono di **collegare le regioni periferiche alle regioni centrali dell'Unione** (vedi isole).

Gli aeroporti delle Regioni italiane Obiettivo 1 sono riconosciuti, nell'ambito delle "Linee Guida della CE per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto (TEN)", come aeroporti di interesse comunitario, di cui, alcuni qualificati come "punti di collegamento comunitari" ed altri come "aeroporti di collegamento regionale".

Le indicazioni della CE sono state recepite nel Complemento di Programmazione del PON Trasporti 2000-2006. In tal senso, è ripresa la lettera della Decisione della CE, in base alla quale, per "sistemi aeroportuali regionali" si intendono gli "aeroporti di collegamento regionale o punti di accesso alla rete".

In particolare, sono "punti di collegamento comunitari": Napoli Capodichino, Bari Palese, Olbia, Catania, Palermo.

Sono, invece, individuati come "aeroporti di collegamento regionali": Foggia, Brindisi, Crotone, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Tortolì, Alghero.

Di seguito si riporta la mappa degli aeroporti italiani inclusi nelle reti TEN.



La selezione così impostata, ha successivamente seguito un processo partenariale, che ha visto coinvolte le Regioni e l'Amministrazione Centrale, trovando l'adeguata copertura finanziaria, a livello nazionale o regionale, tramite gli Accordi di Programma Quadro, per gli interventi proposti.

L'attuazione dei programmi di investimento da parte dei gestori aeroportuali: la Delibera ENAC 7/99

Per l'individuazione delle procedure relative alla concessione dei finanziamenti e all'attuazione dei programmi di intervento aeroportuale, l'ENAC fa riferimento alle modalità previste nella propria delibera 7/99 del 15/4/99. Tale Delibera precisa le modalità di sottoscrizione delle convenzioni, per il finanziamento degli interventi con fondi pubblici e legittima le società di gestione aeroportuale (in regime parziale che abbiano attivato la procedura per l'anticipata occupazione del demanio aeroportuale, ai sensi dell'art. 17 del decreto legge 67/1997) all'attuazione dei progetti e al loro finanziamento.

La delibera prevede inoltre che, preliminarmente alla sottoscrizione della convenzione, le società di gestione aeroportuale debbano presentare all'ENAC il progetto preliminare e quello definitivo delle opere da realizzare, ai fini dell'approvazione da parte dei competenti uffici tecnici e previa eventuale indizione di apposita conferenza dei servizi, ai sensi dell'art. 14 della legge 7/08/1990 n. 241.

Nonostante l'esclusiva competenza della struttura tecnica dell'ENAC all'approvazione dei progetti relativi ai lavori aeroportuali, (ai sensi dell'art.1 comma 6, del Decreto legge 28 giugno 1995, n.251, convertito dalla legge 3 agosto 1995 n.351), è valutata, dall'ENAC stesso, l'opportunità di sottoporre, caso per caso i progetti definitivi al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in relazione alla rilevanza economica e alla complessità tecnica delle opere.

Successivamente, ad avvenuta approvazione del progetto, la Società di Gestione presenta all'ENAC il progetto esecutivo.

E' previsto, per ogni singolo intervento, la nomina di un responsabile del procedimento per le fasi istruttorie appartenente alla struttura della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, poi ENAC. La responsabilità del procedimento, in ottemperanza al disposto della Legge 109/94 Merloni e s.m.i., è suddivisa tra:

- una figura di nomina ENAC,
- una figura individuata dalla Società di Gestione Aeroportuale.

Il responsabile del procedimento della Società di Gestione si avvale della collaborazione dell'ingegnere capo nominato nei ruoli dell'ENAC, quindi rimane sotto l'alta vigilanza dell'ENAC.

La pianificazione degli investimenti nel settore aeroportuale - ENAV

La trasformazione dell'ENAV in SpA

L'ENAV, ex azienda di Stato alle dirette dipendenze del Ministero dei Trasporti, è stato successivamente trasformato in ente pubblico economico grazie alla legge 21 dicembre 1996 n. 665 che ne sancisce, altresì, la definitiva trasformazione in società per azioni.

Il vertice è costituito dal consiglio di amministrazione, composto da sette membri, tra cui il presidente e l'amministratore delegato.

La trasformazione dell'ENAV in società per azioni è avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2001 in virtù dell'art. 35, l. n. 144/99: *“In deroga a quanto previsto al comma 2 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 1996, n. 665, l'Ente nazionale di assistenza al volo è trasformato in società per azioni entro il 31 dicembre 2000, previa verifica delle condizioni della trasformazione medesima e acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Le azioni della società per azioni che deriverà dalla trasformazione dell'Ente nazionale di assistenza al volo sono attribuite al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministro dei trasporti e della navigazione”*.

L'art. 4 dello statuto della Società ne definisce l'oggetto sociale: *“La società ha per oggetto l'esercizio dei servizi di assistenza al volo, dei sistemi e delle attività di sviluppo, produzione, erogazione, vendita ed esportazione dei sistemi di navigazione aerea in Italia e all'estero e qualsiasi attività comunque connessa e complementare.*

Nel perseguimento dell'oggetto sociale la società garantirà la sicurezza della navigazione aerea, contribuirà all'efficienza del sistema nazionale dei trasporti e garantirà l'accesso al sistema di navigazione aerea a tutte le categorie di utenza, nel rispetto degli impegni internazionali del paese, salvaguardando la sicurezza e la sovranità nazionale.

In particolare, a mero titolo esemplificativo, la società:

- a) eroga servizi di controllo della circolazione aerea, di informazione al volo, consultivi e di allarme, di meteorologia e climatologia, di informazione aeronautica, di telecomunicazioni aeronautiche, di radio-navigazione e radio-diffusione;*
- b) promuove ed attua iniziative di interesse nazionale nei settori sistematici della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo;*
- c) cura lo studio e la ricerca sui sistemi di navigazione, il potenziamento degli impianti di assistenza al volo in correlazione anche alla realizzazione del piano generale dei trasporti e del piano generale degli aeroporti;*
- d) provvede alla formazione e all'addestramento di personale aeronautico specialistico interno od esterno, proprio o di terzi, ed al rilascio delle relative abilitazioni per il personale direttamente impiegato;*
- e) produce la cartografia aeronautica;*
- f) provvede al controllo in volo delle procedure operative e delle radio-misure e degli apparati di radio-navigazione, nonché alla certificazione degli impianti;*
- g) cura la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti;*

h) opera nel settore della navigazione multimodale terrestre e satellitare, partecipando ai programmi europei di ricerca e sviluppo nel settore”.

Ancorché modulato secondo il regime privatistico delle società per azioni, il ruolo di ENAV è, quindi, quello di un servizio pubblico essenziale che lo Stato ha delegato, ma che, per la sua alta rilevanza sociale, deve svolgersi alla luce di regole e procedure vincolanti.

Lo Stato-azionista interviene, infatti, nella gestione ENAV con gli strumenti propri previsti dalla normativa in materia di S.p.A., e impone, inoltre, il rispetto di una articolata e stringente programmazione di interventi attraverso lo strumento della concertazione (fra ENAV e Ministri interessati), che si traduce nella elaborazione dei contenuti dei contratti di programma e di servizio previsti dalla L.665/96.

La natura “sostanziale” di ente pubblico strumentale di ENAV impegna lo Stato a fissare il tessuto normativo e le regole di comportamento cui l’attività di ENAV deve conformarsi.

L'ENAV provvede ordinariamente mediante autofinanziamento alla copertura dei costi di investimento e d’esercizio, in particolare mediante le tariffe di navigazione in rotta e di terminale, che gli utenti dello spazio aereo versano a corrispettivo dei servizi e che sono calcolate sulla base dei costi di gestione e delle quote di ammortamento degli investimenti realizzati.

I costi d’esercizio dell'ENAV non presuppongono sovvenzioni da parte dello Stato. I trasferimenti da parte del Ministero del Tesoro sono compensazioni per i servizi resi dall'Ente a categorie di utenti esentati per legge dal pagamento delle tariffe (voli di stato, militari ecc.) o per servizi di assistenza resi da aeroporti con quantità di traffico molto ridotte.

Il programma di investimenti proposto da ENAV e finanziato dal PON Trasporti 2000-2006 costituisce un programma di interventi di grande portata per ammodernamenti ed innovazione tecnologica dei sistemi di assistenza al volo delle strutture aeroportuali meridionali.

Tale programma è finanziato esclusivamente dal Fondo di rotazione ex lege 183/87 e dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale: pertanto il costo degli investimenti non sarà recuperato dalle tariffe di terminale.

Le modalità di programmazione degli investimenti da parte di ENAV S.p.A.

ENAV procede alla programmazione degli investimenti mediante la definizione di un piano triennale nazionale, approvato dal Consiglio di Amministrazione. Successivamente alla sua approvazione, il piano viene riesaminato e riconfermato annualmente, a motivo della necessità di valutare eventuali esigenze impreviste e di inserire eventualmente ulteriori interventi proposti dall’Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), con cui ENAV condivide un apposito tavolo tecnico.

Il piano triennale viene elaborato di concerto dall’Unità Organizzativa Operazioni e dall’Unità Organizzativa Sistemi ed Equipaggiamenti, sulla base delle rilevazioni dei fabbisogni di investimento che interessano i singoli aeroporti nazionali e i quattro

Centri di Controllo Area (ACC). Il piano triennale viene quindi sottoposto all'esame e all'approvazione del Consiglio di Amministrazione.

Una volta approvato il piano triennale nazionale, la Vice Direzione Generale Operazioni definisce i requisiti operativi dei singoli interventi previsti nel piano medesimo e, in base a detti requisiti, l'Unità Organizzativa Sistemi ed Equipaggiamenti precisa i requisiti tecnico-progettuali degli stessi interventi.

Una volta stabiliti i requisiti operativi e tecnico-progettuali, la Società procede alla realizzazione degli investimenti programmati.

La pianificazione degli investimenti nel settore portuale

La programmazione nazionale: il PGTL

Lo strumento programmatico a livello nazionale è rappresentato dal PGTL.

Il Piano non prevede la realizzazione di nuovi porti ma il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente. Assegna invece grande importanza alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio.

Tanto i collegamenti ferroviari (in particolare per i traffici containerizzati intermodali ed i traffici a carro completo di rinfuse e merci varie non unitizzate), quanto i collegamenti stradali (in particolare per i porti con elevato traffico di rotabili), dovranno essere potenziati sia sul piano infrastrutturale che su quello dei servizi alla clientela.

A tal fine il Piano ritiene necessario un riordino degli assetti gestionali della manovra ferroviaria nei porti, che confermi il ruolo regolatore delle Autorità Portuali sia nell'assegnazione a società che ne facciano richiesta e siano in grado di offrire il servizio di manovra alle migliori condizioni di mercato, sia nella vigilanza che qualunque operatore in possesso di licenza d'impresa ferroviaria possa accedere ai terminal se il suo servizio è richiesto dall'impresa concessionaria del terminal stesso.

In materia di finanziamenti per le opere di grande infrastrutturazione e di straordinaria manutenzione secondo il PGTL sarà necessario da un lato rivedere gli attuali criteri di ripartizione delle risorse sostituendo il criterio del valore aggiunto prodotto a quello del tonnellaggio movimentato e, dall'altro, mediante una riforma dei sistemi di trasferimento, garantire ai porti la disponibilità delle risorse da essi prodotte.

Il sistema portuale italiano potrà inoltre trarre grandi vantaggi sul piano della competitività con altri sistemi mediterranei se sarà in grado di offrire piattaforme di comunicazione telematica con linguaggi omogenei e condivisi da tutti i principali attori.

Il Piano assegna grande importanza alla sicurezza in ambito marittimo e portuale, nella convinzione che un sistema portuale che vigila sulla sicurezza è anche un sistema che garantisce la migliore qualità del servizio. E' pertanto necessario condurre a termine in tempi brevi l'emanazione del regolamento interministeriale previsto dal comma 3 dell'art. 4 del D.Lgs. 334/99. Il recepimento integrale delle normative IMO (International Maritime Organization) e delle convenzioni internazionali sulla sicurezza del traffico marittimo, i controlli intensificati sullo stato del naviglio in transito, l'applicazione da parte delle imprese portuali delle norme sulla sicurezza del lavoro dovranno consentire un tasso decrescente d'infortuni sul lavoro ed impedire l'approdo di navi sprovviste di adeguati standard di sicurezza.

Per quanto riguarda i porti sono state incluse nello SNIT quelle infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici rilevanti con le isole maggiori.

E' stato quindi individuato un primo insieme minimo di 21 porti, sedi di Autorità portuali⁵ che soddisfano i criteri descritti, rimandando, per la compiuta definizione dello SNIT, ad una successiva fase di approfondimento la possibilità di integrare detto insieme con altri scali, anche nell'ottica di sviluppo dei sistemi portuali e del cabotaggio.

In particolare, per le infrastrutture portuali, dovrà essere perseguito il duplice obiettivo di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada. Di conseguenza le azioni strategiche da perseguire per lo sviluppo della portualità sono:

- promozione della realizzazione di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le "autostrade del mare";
- completamento e potenziamento dei nodi di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- elaborazione di un progetto di connessione e collaborazione dei porti dei due versanti del bacino adriatico - ionico;
- interventi di potenziamento delle connessioni porto - territorio;
- sviluppo del trasporto delle merci pericolose via mare;
- estensione dell'offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.

Piani Regionali dei Trasporti

Con i PRT si pianificano e si realizzano opere di interesse marittimo portuale, spesso rilevanti quanto a dimensioni, impatto sul territorio e spesa, finanziate in prevalenza con risorse messe a disposizione dall'Amministrazione centrale dello Stato.

La recente riforma dell'art. V della Costituzione individua, all'art. 117, come materie di legislazione concorrente tra Stato e Regioni, quelle relative a porti, aeroporti e grandi reti di comunicazione e navigazione, In tali materie, la potestà legislativa spetta alle Regioni, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservati alla legislazione dello Stato.

Il disegno di legge costituzionale "Nuove modifiche al titolo V, parte seconda, della Costituzione" approvato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2003, ha modificato radicalmente questa impostazione, affermando che lo Stato esercita la potestà legislativa esclusiva in materia di "grandi reti di trasporto e navigazione, porti e aeroporti di rilievo nazionale o internazionale; opere pubbliche statali; sicurezza della circolazione e navigazione".

Da ciò si deduce che la competenza della regione è limitata ai porti ed aeroporti che non siano ritenuti di rilievo nazionale o internazionale.

⁵ In Italia operano 25 Autorità Portuali; di cui 21 sono inquadrate nell'ambito dello SNIT e 4 operanti in infrastrutture portuali non appartenenti allo SNIT.

Piano regolatore delle Autorità Portuali

Lo strumento primario per lo sviluppo della portualità italiana è rappresentato dalla legge 84 del 1994 che ha profondamente rivisto la preesistente normativa per ciò che riguarda gli strumenti di pianificazione funzionale e territoriale dei porti, lo svolgimento delle operazioni portuali e l'assetto ordinamentale, in particolare con la creazione nei principali scali marittimi delle Autorità Portuali.

Altra misura fondamentale per lo sviluppo dei porti nazionali è stata l'avvio, con la legge 413/98, di un'organica politica di investimento in infrastrutture portuali. Ai fondi stanziati con la legge 413, resi effettivamente disponibili per i porti dalla metà del 2000, sono seguiti un primo rifinanziamento con gli stanziamenti disposti delle leggi 488/99 e 388/2000 e poi un secondo rifinanziamento con l'articolo 36 della legge 166 del 2002.

La legge 84 del 1994, in particolare, stabilisce che nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Nei porti nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.

Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

Le regioni, il comune interessato o l'autorità portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III.

Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità portuali, individua annualmente le opere da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali individuati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti.

La pianificazione degli investimenti nei sistemi metropolitani

Al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti spettano funzioni e compiti inerenti il trasporto terrestre.

Le aree funzionali d'azione riguardano essenzialmente:

- la programmazione, l'indirizzo e la regolazione in materia di trasporto terrestre, circolazione di veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- rapporti con organismi nazionali ed internazionali e coordinamento con l'Unione Europea in materia di trasporti terrestri;
- gestione e sviluppo dei sistemi informativi e statistici del Ministero.

La legge 211/92 rappresenta la norma principale di riferimento per la pianificazione e la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa.

In particolare, la legge stabilisce che ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tramvie veloci, a contenuto tecnologico innovativo, atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali, *“possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane, nonché i comuni individuati, su proposta delle regioni interessate, dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sulla base delle indicazioni del piano generale dei trasporti e, ove esistenti ed aggiornati, dei piani regionali dei trasporti”*.

Gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento corredati da analisi comparative costi-benefici definendo, ove necessario, accordi di programma con le amministrazioni e di soggetti interessati, ai sensi dell'art. 27 (commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6), della legge 8 giugno 1990, n. 142.

I programmi di intervento e gli accordi di programma sono trasmessi al Ministro per i problemi delle aree urbane, il quale, di concerto con il Ministro dei trasporti, li sottopone al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) per l'approvazione, nonché per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato e per la determinazione delle quote delle disponibilità da destinare annualmente ai singoli interventi.

La pianificazione degli investimenti nei sistemi per la sicurezza della navigazione e di controllo del traffico marittimo

Gli interventi relativi all'adozione di sistemi di controllo del traffico marittimo, dal punto di vista tecnico, riguardano le seguenti due aree di attività:

- controllo del traffico navale, con particolare riguardo alla salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la prevenzione degli inquinamenti;
- incremento dell'efficienza gestionale del traffico marittimo e portuale di merci, passeggeri e vettori, attraverso la realizzazione di collegamenti telematici continui tra terminali fissi e vettori merci in movimento e l'uso di tecnologie innovative di ricetrasmisione satellitare (sistema VTS - Vessel Traffic Service) finalizzate al miglioramento della logistica dei trasporti.

I testi di riferimento che riguardano il trasferimento e la delega alle regioni ed agli enti locali delle funzioni amministrative statali nelle materia che interessa sono stati in particolare: 1) Il DPR 14 Gennaio 1972 n. 5 2) il DPR 616/77 3) la L. 84/94; 4) la L.59/97; 5) il D.Lgs 143/97 6) il D.Lgs 422/97; 7) il D.Lgs 32/98; 8) il D.Lgs 112/98; 9) il D.Lgs 267/2000.

A livello nazionale, la competenza amministrativa sulla sicurezza del trasporto marittimo è attribuita, nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Direzione Generale del Trasporto Marittimo, che svolge attualmente le seguenti attività, distinte per tipologia di settore di intervento:

1. Elaborazione in ambito nazionale di proposte normative in materia di:
 - sicurezza del trasporto marittimo e interno;
 - sicurezza della navigazione da diporto;
 - trasporto di merci pericolose;
 - implementazione dei principi dei sistemi di qualità alle attività dell'amministrazione inerenti la sicurezza marittima, la prevenzione dell'inquinamento marino e le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi.
2. Esame delle problematiche inerenti:
 - la prevenzione dell'inquinamento marino;
 - lo sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi.
3. Partecipazione all'elaborazione, in sede internazionale e comunitaria, della normativa in materia di:
 - sicurezza del trasporto marittimo;
 - sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
 - sicurezza del lavoro a bordo delle navi;
 - trasporto di merci pericolose;

- prevenzione dell'inquinamento marino;
 - sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi;
 - introduzione di un modello di valutazione delle prestazioni dello Stato di bandiera (Member State Audit Scheme).
4. Organismi di certificazione:
- disciplina degli organismi di certificazione autorizzati ed affidati a svolgere funzioni per conto dell'Amministrazione in materia di sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino;
 - controllo e vigilanza sull'attività degli organismi di certificazione.
5. Studi e ricerche in materia di:
- sicurezza del trasporto marittimo e prevenzione dell'inquinamento marino;
 - promozione della cultura della sicurezza del trasporto marittimo;
 - progetti di ricerca nel settore della sicurezza del trasporto marittimo;
 - analisi delle problematiche inerenti i sinistri in acque marittime.

Tali attività, a livello operativo, sono attribuite ai Comandi Generali del Corpo delle Capitanerie di Porto.

La pianificazione degli investimenti informatici da parte dell'Amministrazione centrale si inserisce nell'ambito più ampio della pianificazione degli interventi che utilizzano l'informatica nel settore pubblico, attività propria dell'Autorità Informatica della Pubblica Amministrazione (Aipa, oggi CNIPA).

L'articolo 26 della legge 289 del 2002 ha, infatti, attribuito nuovi poteri al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, quali l'approvazione dei piani per l'informatica delle varie amministrazioni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la valutazione dei progetti di valenza strategica, l'individuazione ed il coordinamento dei "progetti intersettoriali", che coinvolgono più amministrazioni, la valutazione del corretto utilizzo delle risorse.

Il processo di pianificazione degli investimenti da parte dell'Autorità Informatica della Pubblica Amministrazione si compone di quattro fasi distinte:

- a) la fase di pianificazione strategica, finalizzata alla definizione dei principali progetti innovativi, in genere di respiro pluriennale, capaci di portare al raggiungimento degli obiettivi di Governo e alla valutazione dei connessi fabbisogni finanziari complessivi;
- b) la fase di pianificazione "tecnica", finalizzata alla definizione di dettaglio delle previsioni di spesa complessiva ICT delle singole amministrazioni, completa delle necessità connesse agli interventi per la gestione dei sistemi correnti e l'erogazione dei servizi informatici;

c) la fase di pianificazione esecutiva, finalizzata all'individuazione degli interventi prioritari nel primo anno pianificato, compatibili con le effettive disponibilità finanziarie;

d) la produzione di distinti documenti (piano strategico, piano triennale, piano esecutivo) i cui contenuti intervengono nella formulazione dei principali documenti di programmazione complessiva (DPEF, leggi finanziaria e di bilancio, direttive dei ministri).

È stato predisposto e sottoposto all'Aipa uno schema di documento, preventivamente verificato con gli uffici del Dipartimento per l'innovazione e le tecnologie e con gli uffici di diretto supporto al Ministro, anche all'interno delle attività finalizzate alla predisposizione di un documento strategico da sottoporre all'approvazione del Comitato dei ministri per la Società dell'Informazione.

Dopo gli approfondimenti e le modifiche derivanti dalla discussione, il 14 febbraio l'Autorità ha emanato le "Linee strategiche per il triennio 2003-2005", che specificano gli interventi da effettuare per dare attuazione alle indicazioni del Governo.

Tali linee, nel confermare l'impegno dell'Aipa a supporto delle nuove politiche di innovazione, hanno fornito alle amministrazioni univoci indirizzi, al fine di avviare la pianificazione relativa al triennio 2003- 2005 dell'insieme degli interventi in ICT, volta ad evidenziare:

- gli obiettivi di digitalizzazione dell'amministrazione e, in particolare, i progetti attuativi delle "linee guida", approvate il 13 febbraio dal Comitato dei ministri per la Società dell'Informazione, e delle azioni finalizzate ai dieci obiettivi di legislatura individuati;
- lo specifico programma di attuazione dell'eGovernment, con particolare riferimento all'estensione dell'offerta di servizi in rete;
- il ruolo delle ICT nelle politiche di settore e le iniziative programmate;
- le aree di collaborazione con le regioni e gli enti locali;
- il fabbisogno finanziario e le ipotesi di acquisizione delle relative disponibilità.

Il processo di pianificazione parte da un incontro con i Responsabili dei sistemi informativi e, attraverso numerosi incontri con le varie amministrazioni si giunge all'elaborazione di schede obiettivo, illustranti obiettivi quantitativi, azioni prioritarie, impegno finanziario stimato, benefici attesi.

La proposizione delle amministrazioni è valutata insieme alle amministrazioni stesse, verificata e affinata attraverso interventi sistematici di confronto e benchmarking, per ottenere una maggior coerenza delle soluzioni programmate, sottoposte ad alcuni approfondimenti ad hoc.

Successivamente vengono definiti i progetti attuativi degli obiettivi individuati.

L'elaborazione del piano, svolta con le stesse modalità di interazione con le amministrazioni osservate per la pianificazione strategica, utilizzando nel contempo gli strumenti di rilevazione già sviluppati in precedenza dall'Autorità per l'informatica, si basa sulle proposte di 19 amministrazioni centrali dello Stato (tutti i

ministeri più il Consiglio di Stato, la Corte dei conti e la Scuola superiore della pubblica amministrazione) e di 9 enti pubblici non economici.

Piano Triennale CNIPA 2004-2006

La gestione dei sistemi correnti riguarda i quattro nuclei gestionali esistenti (le due strutture operative della DG Sistemi Informativi e Statistica, gli ex-CED della Motorizzazione e dei Lavori Pubblici) e comprende l'acquisizione dei posti di lavoro (fleet management) ed i contratti RUPA.

L'impegno finanziario necessario, che non è evidenziato a parte ma confluisce nelle varie attività pianificate, assorbe comunque tutte le risorse disponibili sui capitoli per il funzionamento (circa 11.000 k€ annui) e rappresenta un elemento di criticità, essendo necessario un adeguamento.

Gli interventi per l'adeguamento delle infrastrutture comprendono il completamento della rete, che riguarda anche il servizio unificato di posta elettronica per i 7.000 utenti a regime, servizio acquisito dalla Rete unitaria. È prevista anche l'acquisizione delle postazioni per il controllo accessi.

L'iniziativa principale nell'area dei servizi on line riguarda la realizzazione dei portali di servizio per il trasporto terrestre e marittimo, oggetto di un apposito protocollo d'intesa tra i ministri delle Infrastrutture e trasporti e per l'innovazione e le tecnologie, stipulato a febbraio 2002. È prevista la realizzazione di un sistema di accesso unitario (con meccanismo di identificazione unificato) con annessi la gestione della sicurezza e gli strumenti per la ricerca dei contenuti e la navigazione assistita; quattro sottoportali tematici organizzati nelle aree dei trasporti terrestri, dei trasporti marittimi e aerei, delle infrastrutture, del gestionale.

Il Portale consentirà l'interazione attraverso diversi canali di comunicazione da attivare previa integrazione dei servizi con quelli di comunicazione più avanzati, comprenderà un contact center di tipo multicanale, con tracciamento dei contatti e di gestione dei processi di workflow inerenti alle aree a più frequente contatto con il pubblico.

La prima esperienza riguarda il settore relativo alle esigenze degli automobilisti, che integrerà servizi di carattere generale (quali la gestione del veicolo, con la registrazione dei suoi dati identificativi ai fini di tutti gli altri adempimenti amministrativi, le informazioni utili sui prezzi dei carburanti, la legislazione ecc.) e servizi di infomobilità, per consentire all'automobilista la fruizione di informazioni su base cartografica relative al territorio, al traffico ed alle sue percorrenze, con visualizzazione delle stesse anche attraverso dispositivi di uso più generale (apparati GSM, ecc.).

Da segnalare anche il progetto per l'esame di teoria informatizzato per il conseguimento della patente di guida automobilistica.

Molteplici sono anche gli interventi previsti nell'area del back office, principalmente collocati nel progetto di reingegnerizzazione. Essi riguardano:

- l'introduzione del protocollo unico informatizzato e dei sistemi di archiviazione documentale, per il quale è prevista l'acquisizione del servizio in ASP dal Centro tecnico;
- lo sviluppo del Sistema informativo per la pianificazione, budgeting, controllo di gestione, che si integra e si completa con quello relativo alla contabilità analitica e si avvale di un prodotto già acquisito dal Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 25 della legge 340/2000 come prima esperienza di riuso di software in ambito PA;
- l'estensione dei sistemi SIPA e SICOGE alla totalità dei capitoli di spesa dell'Amministrazione;
- il completamento del sistema per la gestione del personale, del quale sono operative le funzionalità di calcolo delle competenze e di controllo delle presenze, con i necessari raccordi con il sistema di controllo di gestione e con il sistema SPT.

La parte preponderante del piano riguarda comunque i sistemi specifici relativi alla missione istituzionale.

In quest'area le iniziative più rilevanti sono:

- il completamento del VTS – sistema informativo per il controllo del traffico marittimo ai fini istituzionali e commerciali;
- l'ulteriore estensione funzionale del sistema informativo per la gestione delle aree demaniali marittime;
- la realizzazione dello Sportello unico gente di mare, con la banca-dati ai fini contributivi;
- l'estensione dell'interoperabilità con le banche-dati comunitarie e internazionali;
- la realizzazione di un sistema informativo statistico nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato anche a offrire servizi a famiglie utilizzatrici, imprese produttrici e utilizzatrici, amministrazioni pubbliche;
- la realizzazione di un archivio informatico sugli incidenti stradali e dell'Archivio nazionale Strade;
- la costituzione di un osservatorio sullo sviluppo del mercato della logistica e del trasporto e sull'innovazione nei processi produttivi di settore;
- la realizzazione di un sistema di supporto alla programmazione delle reti idriche, idrauliche e acquedottistiche, al fine di un più razionale utilizzo delle risorse.

È infine prevista la formazione per la patente ECDL, con l'impiego di sistemi di formazione a distanza.

Il piano dell'Amministrazione evidenzia anche una serie di progetti, al momento considerati di minore priorità, per il quale non si individua al momento una possibile concreta fonte di finanziamento. Tali progetti, il cui avvio non è quindi attualmente programmato e il cui fabbisogno complessivo è stimato in circa 150.000.000 Meuro per l'intero triennio, riguardano:

- il progetto comunitario Interreg III, per la sicurezza del trasporto intermodale di passeggeri e merci nel Mediterraneo;

- la realizzazione dell'anagrafica per il naviglio civile e militare;
- il sistema a supporto della gestione delle Patenti nautiche;
- lo sviluppo di un'infrastruttura informatica per lo scambio di dati e comunicazioni sanitarie per l'assistenza ai naviganti;
- la reingegnerizzazione di ulteriori processi di servizio;
- la realizzazione di un sistema informativo opere infrastrutturali, di un sistema cartografico nazionale d'interesse dell'Amministrazione, di un archivio informatico sugli incidenti ferroviari.