4.2 Segue: il trasporto pubblico ferroviario.

Il settore delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa, anch'esso interessato dalla riforma del trasporto pubblico locale, riveste particolare importanza, soprattutto per il trasporto pendolare su ferro.

Con la legge n. 662/1996, il legislatore ha espressamente previsto l'affidamento alle Ferrovie dello Stato la ristrutturazione delle ferrovie in gestione commissariale governativa e la loro gestione per un periodo massimo di tre anni⁵, mentre i servizi ferroviari in concessione sono stati direttamente inclusi nella delega prevista dall'art. 4 della legge n. 59/1997.

Il d.lgs di attuazione n. 422/1997 e successive modifiche ha quindi delegato alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione ed amministrazione di tali gestioni a decorrere, per le prime, entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione (entro comunque il 1° gennaio 2000) e, per le seconde, a partire dal 1° gennaio 1998 (e comunque entro il 1° gennaio 2000).

Le regioni subentrano allo Stato quali concedenti sulla base di accordi di programma diretti a definire, in particolare, il trasferimento dei beni e delle infrastrutture alle regioni, il finanziamento diretto al risanamento tecnico economico di cui all'art. 86 del d.P.R. n. 616/1977 per le ferrovie in concessione e l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle regioni, al fine di garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da regioni ed enti locali, l'attuale livello dei servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.

Ai sensi dell'art. 9 del citato d.lgs. n. 422/1997, con decorrenza 1° giugno 1999, sono inoltre delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato di interesse regionale e locale.

Nel corso dell'esercizio 2000, sono stati siglati tutti gli accordi di programma e, con due d.P.R. del 16 dicembre 2000, si è provveduto ad individuare e trasferire alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e i compiti conferiti ai sensi degli art. 8 e 12 del d.lgs. n. 422/1997 (ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato e ferrovie in gestione commissariale governativa) e degli art. 9 e 12 del d.lgs n. 422/1997 (ferrovie in concessione alle Ferrovie dello Stato).

Proprio in vista di tale definitivo trasferimento, la legge finanziaria per il 2001 ha stanziato 1.500 mld per far fronte, oltre ai disavanzi delle aziende di trasporto relative al 1999, anche alle regolazioni debitorie dei disavanzi delle ferrovie concesse e in gestione governativa maturati alla data del 31 dicembre 2001.

I dati forniti dal Ministero dei trasporti e della navigazione evidenziano 2.788,3 mld di disavanzi relativi al periodo 1994-2000, al netto delle sovvenzioni a carico dello Stato.

4.3 Segue: la materia della navigazione interna.

Il processo di decentramento funzionale ed organizzativo ha trovato un ulteriore impulso con l'adozione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000 e del D.P.C.M. 16 novembre 2000, con i quali si è proceduto nel lavoro di individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane e organizzative da trasferire alle regioni e agli enti locali.

In particolare, per la materia della navigazione interna, l'art.9 del citato D.P.C.M. 12 ottobre 2000 ha rinviato a successivi accordi tra Governo, regioni e enti locali, da adottarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore dello stesso d.P.C.M., la definizione delle competenze in materia *de qua* mantenute allo Stato ovvero conferite alle regioni con le relative risorse.

Per il soppresso Servizio escavazione porti, il D.P.C.M. 12 ottobre 2000, consentirà entro il 2001 di giungere alla concreta dismissione del suddetto Servizio da parte dell'Unità di gestione. Solo recentemente, poi, è stato raggiunto un accordo tra i rappresentanti del Ministero

⁵ La legge ha, a tal fine, previsto la predisposizione e attuazione di un piano di ristrutturazione delle aziende stesse che mira a configurarle come vettori operanti nell'ambito del trasporto pubblico locale con pareggio di bilancio sulla base di entrate provenienti da tariffe e da contribuzioni pubbliche (connesse ai soli servizi di TPL).

e quelli delle regioni e delle provincia autonoma di Trento per il trasferimento della Gestione governativa navigazione Laghi Maggiore, Como e Garda alla regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, nonché alla Provincia autonoma di Trento per effetto dell'art.11 del d.lgs. n.422/1997.

5. Le intese istituzionali di programma (IIP) e gli Accordi Programma Quadro (APQ).

Il processo di sviluppo territoriale si sta attuando attraverso un'ampia collaborazione tra Governo, Regioni e Province Autonome, mediante politiche di intervento comuni che interessano soggetti pubblici e privati mirate a perseguire una efficace realizzazione di interventi che contribuiscano alla creazione di condizioni favorevoli per una nuova crescita economica ed occupazionale.

Vengono così ad assumere particolare rilevanza sia la definizione delle risorse finanziarie, destinate alla realizzazione di piani pluriennali di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati, finalizzati alla creazione di condizioni favorevoli per lo sviluppo socioeconomico, che il trasferimento delle funzioni da parte dello Stato alle Regioni e alle Province Autonome, previsto in attuazione della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Per quanto concerne il primo aspetto sopra indicato è da rilevare che la legge attribuisce un ruolo primario di riferimento programmatico per lo sviluppo del territorio alle Intese Istituzionali di Programma.

Infatti, l'art. 2, comma 203, della legge 662/1996 e la delibera Cipe 21 marzo 1997 attuativa del disposto normativo, stabiliscono che la ricognizione programmatica delle risorse disponibili debba essere formalizzata nelle "Intese Istituzionali di Programma" (IIP), al fine di concordare gli obiettivi da conseguire ed i settori nei quali è indispensabile l'azione congiunta tra Governo, Regione e Provincia Autonoma, in modo da costituire un quadro di riferimento degli atti di programmazione negoziata.

La ricognizione programmatica è correlata: all'analisi della situazione economico-sociale della Regione o Provincia Autonoma, all'individuazione dei punti di forza di sviluppo dell'Ente, allo stato di programmazione regionale, al grado di realizzazione degli interventi previsti e al quadro finanziario delle risorse pubbliche, private, nazionali e comunitarie destinate alla realizzazione degli obiettivi dell'Intesa Istituzionale di Programma.

Quest'ultima deve, inoltre, definire: i programmi di intervento nei settori di interesse comune, da attuarsi attraverso specifici Accordi di Programma Quadro, i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli stessi, nonché le modalità di verifica e di aggiornamento degli obiettivi generali e degli strumenti attuativi.

A tale proposito, sono stati previsti appositi organismi collegiali, costituiti dal Comitato Istituzionale di Gestione e dal Comitato paritetico di Attuazione. Il primo è composto dai rappresentanti del Governo e della Giunta regionale (rappresentanza politica).

Compito di particolare rilevanza del Comitato istituzionale di gestione è la verifica complessiva degli obiettivi dell'Intesa e dei suoi strumenti attuativi e l'eventuale aggiornamento degli obiettivi stessi, delle relative priorità e della programmazione delle risorse.

Al Comitato paritetico di attuazione, composto, invece, dai rappresentanti delle amministrazioni statali e regionali (rappresentanza - amministrativa), spetta l'individuazione e la verifica delle misure e delle procedure di monitoraggio degli interventi previsti dagli Accordi di Programma Quadro e l'adozione dei provvedimenti necessari e delle misure correttive volte ad assicurare i modi, tempi e attività funzionali alla realizzazione degli interventi stessi.

Alla data del 31 dicembre 2000, il quadro di riferimento è il seguente:

Regioni	Intesa Istit.nale programma	APQ	NOTE
Abruzzo	Approvata dal Cipe il 15.2.2000 Firmata il 15.2.2000	Modalità di collegamento di comunicazione	Confronto avviato
Basilicata	Approvata dal Cipe il 21.12.1999 Firmata il 5.1.2000	Trasporto ferroviario e sistema di modalità e scambio	A.P.Q firmato il 19.1.2000
Calabria	Approvata dal Cipe il 29.1999 Firmata il 19.10.1999		Non sono previsti accordi in materia di trasporti
Campania	Firmata il 16.2.2000	Interconnessione sistema mobilità: porti, aeroporti interporti e ferrovie	Confronto non ancora avviato
Emilia Romagna	Firmata il 22.3.2000	Trasporti e logistica	Iniziata attività istruttoria
Friuli V.G.			Confronto non ancora avviato
Lazio	Cipe 17.3.2000 Firmata il 22.3.2000	Trasporti e Centri intermodali Sistema aeroportuale Agenzia di navigazione satellitare	Confronto avviato
Liguria	Cipe 17.3.2000	Trasporti e viabilità	Confronto avviato
Lombardia	Cipe 19.2.1999 Firmata il 3.3.1999	Sistema integrato di accessibilità viaria e ferroviaria all'aeroporto di Malpensa 2000; Mitigazione impatto ambientale e delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei comuni su cui ricade il sedime aeroportuale di Malpensa 2000	APQ firmato contestualmente all'IIP ridefinito e firmato l'1.9.1999 APQ previsto dall'art. 43 L.144/99 Finanziamento a carico della legge finanziaria 2000
Marche	Cipe 21.4.1999 Firmata il 7.5.1999	Infrastrutture rete ferroviaria	APQ firmato il 19.11.1999
Molise	Cipe 21.12.1999 Firmata il 16.2.2000	Infrastrutture ferroviarie	Confronto avviato
Piemonte	Firmata il 22.3.2000	Alta capacità: interconnessioni ferrovie concesse	Confronto non ancora avviato
Puglia	Cipe 15.2.2000 Firmata il 16.2.2000	Infrastrutture di comunicazione viarie e ferroviarie	Confronto avviato
Sardegna	Cipe 19.2.99 Firmata il 21.4.1999	Infrastrutture ferroviarie; continuità territoriale	APQ firmato contestualmente all'IIP. Oggetto di approfondimento attraverso specifiche commissioni tecniche
Sicilia	Cipe 6.8.1999 Firmata il 13.9.1999	Rete ferroviaria; Aeroporti; Porti	Confronti avviati
Toscana	Cipe 19.2.1999 Firmata il 3.3.1999	Infrastrutture viarie e ferroviarie	Firmato il 24.5.2000
Prov. Bolzano	Non sottoscritta		Confronto non avviato
Prov., Trento	Non sottoscritta		Confronto non avviato
Umbria	Cipe 19.2.1999 Firmata il 3.3.1999	Infrastrutture di collegamento ferroviario	Confronto avviato
Valle D'Aosta	Non sottoscritta		Confronto non avviato
Veneto	Non sottoscritta		Confronto non avviato

Regione Lazio.

L'IIP intende dare attuazione ad una strategia finalizzata ad accrescere la competitività del sistema regionale per perseguire obiettivi specifici, da realizzarsi attraverso l'attuazione dei piani pluriennali di intervento, nei settori di interesse comune.

Per il settore trasporti il complesso degli interventi attua intese pregresse sia per quanto concerne il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, sia per la definizione del piano della logistica e della portualità regionale.

Ciò dovrà avvenire mediante specifici APQ concernenti i seguenti settori: Ferrovie dello Stato - Trasporti e Centri Intermodali - Interporti e Porti.

Per le Ferrovie si intende dare attuazione agli interventi volti a migliorare la mobilità con l'obiettivo di trasferire quote significative di utenti dalla gomma al ferro e dal trasporto individuale a quello collettivo.

Gli interventi riguardano il completamento della linea Alta Velocità Roma-Napoli; la riqualificazione della rete ferroviaria relativa al nodo di Roma e le sue interconnessioni a livello regionale; la realizzazione di attrezzature e nodi di scambio fra i vari sistemi di Trasporto Pubblico Locale, con particolare riferimento all'interoperabilità fra la gomma ed il ferro.

Analogo obiettivo viene stabilito per il settore merci, mediante la realizzazione di reti di centri intermodali e piattaforme logistiche per la manipolazione delle merci, conformemente a quanto previsto nel Piano Regionale delle Merci, ove si attribuisce un ruolo rilevante al trasporto combinato.

A tal fine particolare rilevanza assumono le realizzazioni degli interporti previsti ai sensi della legge n. 454/1997, che, per l'area romana, sono individuati a Civitavecchia, Fiumicino e Tivoli.

Per quanto concerne la portualità, viene individuato il polo Civitavecchia-Roma-Fiumicino e Gaeta come centri mediante i quali è possibile ipotizzare un forte incremento degli scambi.

Ciò si renderà possibile, dando attuazione al protocollo d'intesa fra l'autorità Portuale ed il Comune di Fiumicino: la realizzazione della programmata piattaforma logistica merci di Fiumicino; l'ampliamento delle banchine commerciali del porto di Gaeta ed il completamento degli interventi di potenziamento del porto di Civitavecchia.

Regione Liguria.

L'Intesa per il settore trasporti prevede un'ampia tipologia di interventi finalizzati alla realizzazione di investimenti per lo sviluppo ed il consolidamento del sistema dei trasporti su strada, ferrovia e mare. In particolare, dovranno essere effettuati interventi: sulle infrastrutture di trasporto di interesse nazionale; sulle infrastrutture ferroviarie per il trasporto pubblico e la mobilità nelle aree urbane; sulla portualità nazionale.

Detti interventi vengono posti genericamente a carico dei fondi comunitari, delle risorse delle Amministrazioni centrali, regionali e locali, delle risorse per le aree depresse 2000-2002, nonché, nell'ambito di quest'ultima, di un ulteriore importo di 50 mld, utilizzando la quota "accantonata per il finanziamento di grandi progetti infrastrutturali a valenza nazionale o di raccordo internazionale e/o di riequilibrio", di cui alla delibera Cipe 15 febbraio 2000, punto 3.

In particolare, gli interventi nel settore delle Infrastrutture ferroviarie sono costituiti da:

- Progettazione di interventi di adeguamento della capacità e fluidità di traffico nel nodo di Genova;
- Completamento del raddoppio con spostamento a monte della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, tratta Finale Ligure-Andora;
- Terzo valico ferroviario fra Genova e la Pianura Padana;

- Interventi di adeguamento della linea ferroviaria Pontremolese;
- Interventi di adeguamento della linea ferroviaria Savona-Cairo M.-Alessandria;
- Interventi di adeguamento delle condizioni di interoperabilità della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia con la rete ferroviaria francese.

Sono poi previsti interventi nel settore del trasporto pubblico e della mobilità, nelle aree urbane interessanti la Metropolitana di Genova e la realizzazione di un impianto fisso in Valbisagno.

Regione Marche.

L'IIP, nel fissare gli obiettivi generali per ricostruzione e sviluppo dei territori interessati dalla crisi sismica, per il settore trasporti, demanda la programmazione degli interventi ad uno specifico APQ concernente la rete ferroviaria, con un onere, per il periodo 1999/2004, di 180 mld, di cui 10 mld a carico della legge n. 208/1998 (Delibera Cipe 9.7.98) e 170 mld a valere su fondi F.S.

L'APQ prevede il potenziamento della linea Orte-Falconara, costituito prevalentemente da interventi di raddoppio, a valere sul I *Addendum* al Contratto di Programma F.S. 1994-2000, per le seguenti opere:

- Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. Albacina, per un costo stimato di 75 mld;
- Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto, per un costo stimato di 85 mld;
- Progettazione P.M. Albacina-Castelplanio, per un costo di 9,15 mld (solo progettazione di massima);
- Progettazione Fossato di Vico-Fabriano, per un costo non dichiarato.

Lo stesso APQ prevede interventi per il rinnovo del materiale rotabile, per un importo di lire 12 mld, di cui 6 mld a carico delle FS e 6 mld a carico della regione (delibera Cipe 70/98) e la soppressione di Passaggi a livello sulla linea regionale Civitanova Marche-Albacina, per un costo complessivo di 8 mld, di cui 4 mld a carico delle F.S. a valere sulla legge n. 354/1998 e 4 mld a carico della Regione a valere sulla Delibera CIPE 70/98.

Regione Molise.

L'IIP, per lo sviluppo della Regione, attribuisce una particolare priorità all'asse Termoli-Venafro, con allaccio alle direttrici adriatica e tirrenica, sia per quanto attiene alla viabilità che per quel che attiene alla modernizzazione ed allo sviluppo della ferrovia, domandando a specifici APQ l'individuazione degli interventi necessari.

L'adeguamento delle infrastrutture di trasporto viene considerato dalla Regione come elemento strettamente funzionale al pieno sviluppo delle attività produttive, con ricaduta nel miglioramento delle condizioni e del livello di vita della popolazione.

L'IIP demanda l'individuazione delle risorse necessarie alla successiva definizione di uno specifico APQ.

Regione Sardegna.

L'Intesa prevede alcuni settori di intervento, tra cui quelli concernenti la viabilità e i trasporti interni, i trasporti esterni e la continuità territoriale.

Per l'attuazione di detti obiettivi, contestualmente all'Intesa, sono stati sottoscritti alcuni APQ, tra i quali quello concernente i Trasporti ferroviari (APQ 5a). Nella stessa Intesa viene altresì concordato di definire successivi APQ al fine di ottimizzare il trasporto ferroviario passeggeri e merci, programmando interventi sulla rete strutturale delle F.S. S.p.A.,

comprendenti, tra l'altro, il risanamento delle aziende esercenti i servizi ferroviari in Gestione Commissariale governativa (Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde).

Per quanto concerne la continuità territoriale, l'Intesa prevede la definizione delle modalità attraverso le quali garantire la rimozione delle diseconomie derivanti dalla condizione di insularità, sia in termini di servizi, sia in termini di qualità dei servizi stessi.

In particolare l'APQ per il trasporto ferroviario prevede sette interventi ferroviari e la redazione di uno studio di fattibilità per un costo complessivo di 569,6 mld.

Regione Basilicata.

Uno degli obiettivi primari presi in considerazione nell'intesa è il potenziamento delle strutture di collegamento, da perseguire attraverso la sottoscrizione di specifici Accordi di Programma Quadro.

In ambito trasportistico è stata prevista la stipula di due distinti APQ, l'uno concernente la viabilità, l'altro il trasporto ferroviario e i sistemi di mobilità e scambio.

Costo complessivo dell'Accordo è pari a 515 mld, di cui 408 mld a carico dello Stato e 77,1 mld a carico della Regione e 28,8 mld a carico di altri soggetti.

Regione Sicilia.

Le aree di intervento nel settore trasportistico previste nell'Intesa sono: la viabilità stradale, la rete ferroviaria, gli aeroporti e i porti. I programmi di intervento individuati nell'ambito dell'Intesa stessa riguardano:

- il completamento della rete autostradale;
- il completamento delle linee ferroviarie Messina-Palermo e Messina-Siracusa (raddoppi ed elettrificazione);
- il potenziamento dei porti di Palermo, Termini Imerese e Catania;
- il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti di Falcone-Borsellino (Punta Raisi) e Fontanarossa;
- il miglioramento della accessibilità e connettività della rete viaria;
- l'accessibilità ferro-stradale ai principali porti;
- i centri logistici per l'intercambio modale;
- l'integrazione nel campo del trasporto pubblico locale;
- il riassetto a livello regionale del sistema aeroportuale e portuale.

Regione Puglia.

L'intesa prevede le risorse finanziarie da destinare all'Accordo di Programma Quadro nel settore trasporti: i fondi ordinari messi a disposizione delle amministrazioni centrali, dell'amministrazione regionale, degli enti locali, le risorse messe a disposizione della programmazione dei fondi comunitari per il periodo 2000-2006, le risorse destinate alle aree depresse nonché ogni altra risorsa pubblica e privata disponibile. Inoltre, il 40% della quota assegnata alla regione dalla delibera Cipe 142/99, pari a complessivi 617,225 mld, viene assegnata dalla Regione stessa al settore trasporti e viabilità.

Per quanto riguarda le ferrovie, le politiche di investimento in atto e le linee di intervento riguardano:

Ferrovie dello Stato:

- potenziamento della linea Caserta-Foggia;
- potenziamento della linea adriatica (raddoppio della tratta Termoli-San Severo, completamento raddoppio della tratta Bari-Taranto e della tratta Bari-Lecce, elettrificazione della tratta Taranto-Brindisi);

- sistemazione del nodo di Bari;
- interventi di ammodernamento e potenziamento dei collegamenti con Napoli e Roma (via Caserta), con Gioia Tauro e Battipaglia (via Taranto-Metaponto) da definirsi nei programmi operativi relativi al Quadro Comunitario di Sostegno (Q. C. S.) 2000-2006.

Ferrovie Sud-Est:

- interventi di ammodernamento e potenziamento finanziati dalle leggi n. 910/1986 e n. 611/1996, per un importo complessivo di 320 mld, realizzati fino ad oggi per un ammontare del 30%;
- intervento sulla tratta Noicattaro-Rutigliano (finanziato per 33 mld con i fondi di cui alla legge n. 341/1995, aree depresse);
- ammodernamento della linea Martina Franca-Lecce (finanziato per 43 mld con i fondi di cui alla legge n. 208/1999);

Ferrovie Appulo-Lucane:

- trasformazione dell'intera linea ferroviaria Bari-Matera da scartamento ridotto a scartamento ordinario. Per la tratta che ricade in territorio pugliese sono disponibili ad oggi le sole progettazioni preliminari (spesa presunta 185 mld);
- intervento per adeguamento a scartamento ordinario della tratta Bari-Bitritto (finanziato per 20 mld con i fondi della legge n. 611/1996).

Ferrovie Bari Nord:

- raddoppio binari della tratta Bitonto-Ruvo, in corso di realizzazione (41 mld Regione Puglia POP 94-99);
- collegamento metropolitano tra Stazione di Bari Centrale e Quartiere S.Paolo, in corso di realizzazione (73 mld Stato legge n. 211/1992 e 73 mld Regione Puglia POP);
- collegamento metropolitano tra stazione di Bari Centrale e l'aeroporto di Bari-Palese, parzialmente finanziato con i fondi della legge n. 135/1997 (35 mld) e con i fondi della legge n. 211/1992 (60 mld).

Ferrovie del Gargano:

- ripristino della linea Foggia-Lucera (25 mld legge n. 211/1992 e 25 mld Regione Puglia POP 94/99);
- realizzazione fabbricato viaggiatori di Apricena (4,5 mld legge n. 910/1986);
- velocizzazione linea Peschici-S.Severo (65 mld legge n. 910/1986 per la tratta S.Severo-Sannicandro G.).

Per gli *interporti* le linee di investimento riguardano:

- l'interporto di Bari. Costo totale presuntivo L/mld 60 - per il primo lotto, i finanziamenti ammontano a L/mld 20,6 a carico dello Stato (legge n. 240/1990) e a L/mld 23,5 a carico dei fondi POP Puglia 1994-1999;
- l'interporto a rete dell'area jonico-salentina sulle aree logistiche di Brindisi, Lecce Surbo e Molo Polisettoriale di Taranto (finanziamento da parte dello Stato per L/mld 19,8 legge n. 341/1995);
- l'interporto di Cerignola: finanziamento per il primo lotto funzionale a carico dei fondi POP Puglia 1994/99 per L/mld 23,4.

Porti:

sulla base della ripartizione dei fondi destinati dalla legge n. 413/1998 all'ammodernamento e riqualificazione dei porti, sono stati previsti numerosi interventi sui porti di Bari, Brindisi, Taranto, oltre quelli finanziati con delibera Cipe 6.8.99 n. 143 sui porti di Molfetta e Manfredonia.

Aeroporti:

le linee di intervento nel quadro di sviluppo dei traffici aeroportuali riguardano gli aeroporti di Bari Palese, Brindisi Papola, Foggia G.Lisa, Taranto Grottaglie, Lecce Galatina.

Regione Calabria.

L'Intesa prevede l'Accordo di Programma Quadro Reti e Sistemi Interregionali di trasporto, finalizzato alla costruzione di un sistema integrato di trasporto strategico di interesse nazionale sul versante jonico centrato sul potenziamento della S.S. 106 per la parte ricadente nel territorio della Regione Calabria.

Non sono descritti o indicati nel corpo dell'Intesa gli interventi trasportistici previsti e finanziati o da finanziarsi riguardanti gli altri settori trasportistici (ferrovie, porti, aeroporti, interporti) né, di conseguenza, sono state quantificate ed indicate le corrispondenti risorse finanziarie attivate o da attivarsi.

Regione Umbria.

L'Intesa prevede nel settore trasporti i seguenti interventi:

- completamento della progettazione e realizzazione dei lavori relativi ad interventi per il raddoppio della Roma-Orte-Falconara (raddoppio della tratta Spoleto-Campello);
- ammodernamento, sulla direttrice Roma-Perugia-Firenze, della tratta Foligno-Terontola;
- ammodernamento e riqualificazione della Ferrovia Centrale Umbra;
- opere di completamento dell'aeroporto di Perugia S.Egidio;
- centri merci e piattaforme logistiche;
- completamento degli interventi relativi alla tratta ferroviaria Spoleto-Terni.

Regione Piemonte.

L'Intesa prevede, nel settore dei trasporti, la stipula di Accordi di Programma Quadro secondo lo schema di sintesi preliminare appresso portato:

(a) Ferrovie interregionali.

Inserimento delle tratte piemontesi nella rete ferroviaria nazionale ed internazionale ad Alta Capacità.

- 1) Nuovo collegamento ad Alta Capacità Torino-Milano;
- 2) Nuovo collegamento ad Alta Capacità Torino-Lione;
- 3) Nuovo collegamento ad Alta Capacità Genova-Novi Ligure;
- 4) Itinerario Voltri-Sempione;
- 5) Completamento del Passante ferroviario di Torino.

(b) Ferrovie regionali-Ferrovie dello Stato e Ferrovie in Concessione.

Riqualificazione del trasporto ferroviario a scala regionale e metropolitana (Ferrovie dello Stato e Ferrovie in concessione).

- 1) Infrastrutture: rete FS; rete ferrovie concesse;
- 2) Materiale rotabile;
- 3) Valorizzazione delle stazioni e recupero di quelle non presenziate;
- 4) Messa in sicurezza delle linee "commerciali" con abolizione dei passaggi a livello;
- 5) Recupero e valorizzazione degli scali merci.

Regione Abruzzo.

L'Intesa Istituzionale di Programma è volta al perseguimento di vari obiettivi di sviluppo, tra cui il potenziamento delle infrastrutture di collegamento.

Tale obiettivo è finalizzato al superamento dei nodi strutturali che ancora impediscono di fatto all'Abruzzo di espletare la sua naturale funzione di "cerniera" tra Nord e Sud e tra Est ed Ovest. Pertanto gli interventi previsti sono diretti a potenziare i nodi più strettamente trasportistici e quindi i porti, gli interporti, gli aeroporti.

Nel settore trasporti è prevista la sottoscrizione dei seguenti Accordi di Programma Quadro:

- 1) porto di Pescara - risorse finanziarie previste L/mln 9.350 legge n. 488/1999;
- 2) interporto Val Pescara e Marsica - risorse finanziarie L/mln 33.400 legge n. 488/1999;
- 3) integrazione corridoio Adriatico - risorse necessarie L/mln 450 delibera CIPE 142/1999.

Regione Campania.

Obiettivo principale dell'Intesa è la crescita dell'occupazione da perseguirsi secondo una strategia di sviluppo sostenibile, di miglioramento della qualità della vita, di un armonico ed equilibrato sviluppo del territorio.

Per quanto concerne il sistema dei trasporti le azioni previste sono dirette a innalzare i livelli di efficienza della rete mediante anche un intervento di funzionalizzazione del cospicuo patrimonio di infrastrutture esistenti (completamento di opere, attivazione di nodi di interconnessione fra le diverse modalità di trasporto in punti strategici del sistema, che consentano una stabile "messa in rete" dell'apparato trasportistico).

L'A.P.Q. previsto nell'Intesa in questione troverà copertura finanziaria a valere sul complesso delle risorse ordinarie del bilancio dello Stato, delle risorse destinate alle aree depresse per gli esercizi finanziari 1999/2000, delle risorse comunitarie, delle somme destinate al cofinanziamento nazionale degli interventi comunitari, delle risorse regionali, delle risorse degli enti locali, delle eventuali risorse private.

Toscana.

L'A.P.Q. Toscana per il settore delle infrastrutture di trasporti prevede un fabbisogno finanziario degli interventi ammontante a L/mld 12.319,1.

Le parti contraenti (Regione Toscana, Ministero del Tesoro, Ministero dei Trasporti, F.S., S.p.A.), nel convenire circa l'indispensabilità della realizzazione degli interventi relativi alla linea ferroviaria ad alta capacità (tratta A.V. Bologna-Firenze, nodo A.V. di Firenze), hanno preso atto che gli impegni previsti a carico della stessa F.S. S.p.A. sono condizionati dall'approvazione del Piano d'impresa 1999/2003 da parte del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e del successivo Contratto di Programma, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, al fine di poter rispettare tempi e costi degli interventi riportati nelle singole schede allegate all'A.P.Q. Per quanto concerne gli investimenti ferroviari, la previsione della realizzazione di opere è evidenziata nella seguente tabella.

(in milioni di lire)

	Importo stimato dell'intervento	Contratto di programma 94/00 I Addendum	Ulteriori occorrenze previste per il Piano di Impresa FS	Altri finanziamenti	Amm.ni statali, Regione, Enti locali
Totale	8.273.276	3.265.128	144.000	2.520.000	144.148

Per quanto concerne, poi, il settore *portuale*, gli interventi previsti risultano dalla seguente tabella.

(in milioni di lire)

Docup 97/98	Docup 00/06	Legge 413/98	Legge 426/98	Legge 30/98	Autofin.to	Privati	Totale
23.894	5.068	164.887	600	1.000	33.364	3.920	232.733

Vengono inoltre riportati, di seguito, gli interventi relativi al settore *interportuale ed aeroportuale*, come risulta dalle seguenti tabelle:

Interporti

(in milioni di lire)

Docup 97/98	Docup 00/06	Autofin.	Privati	Totale
30.144	0	47.916	0	78.060

Aeroporti

(in milioni di lire)

Legge 135/97	Legge 194/98	Autofin.to	Privati	Totale
7.000	29.875	1.366	0	38.241

Regione Lombardia.

L'Intesa Istituzionale di Programma prevede per il settore trasporti un A.P.Q. concernente la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa mediante l'utilizzazione delle seguenti risorse:

- 4.769,8 mld di lire a carico dello Stato;
- 550,2 mld a carico della Regione Lombardia;
- 57,9 mld a carico di altri soggetti.

E' stato ridefinito e firmato il 1° 9.99 l'A.P.Q. concernente la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità viaria e ferroviaria all'aeroporto di Malpensa 2000.

Sono previsti interventi stradali e ferroviari che, nel loro insieme, costituiscono il sistema completo di collegamento a Malpensa 2000.

Le risorse finanziarie ammontano globalmente a lire 5.370 mld di cui lire 1.500 mld per l'accessibilità stradale e lire 3.870 mld per l'accessibilità ferroviaria.

Gli interventi ferroviari risultano così finanziati:

- 3.561,8 mld a carico dello Stato;
- 250,2 mld a carico della Regione, il resto a carico di altri soggetti.

L'APQ Malpensa ha già permesso l'ultimazione ed ha facilitato la realizzazione di diversi interventi quali: il Terminal Cadorna, il nuovo raccordo Saronno-Busto-Malpensa e il primo tratto del Passante Ferroviario.

Regione Emilia Romagna.

Ai fini dell'attuazione dell'Intesa, sono stati individuati i settori in relazione ai quali definire specifici Accordi di Programma Quadro.

Nell'ambito dell'obiettivo "infrastrutture e trasporti", gli interventi previsti riguardano il potenziamento e la qualificazione dei sistemi di trasporto ferroviario, idroviario, aeroportuale e portuale, al fine di massimizzare l'efficacia e l'affidabilità del trasporto diminuendone i costi e l'impatto ambientale.

Il quadro finanziario dell'I.I.P. comprende risorse a carico dello Stato, della Regione e di altri soggetti pubblici locali.

6. I trasferimenti finanziari e altri atti di programmazione.

6.1 I trasferimenti al settore trasporti e alla Società Ferrovie dello Stato S.p.A.

I trasferimenti destinati ai vari comparti del settore trasporti, completi dei capitoli già trattati nei settori salari e previdenza, hanno previsto, per l'esercizio 2000, uno stanziamento di 27.779, quasi interamente impegnati, e un pagato competenza di 17.801 mld. La spesa maggiore è stata destinata alle Ferrovie dello Stato, con risorse stanziata a vario titolo per circa 25.412 mld.

Per questo comparto sono state individuate cinque destinazioni di finanziamento: trasporto aereo, ferroviario, marittimo, pubblico locale e incentivi alle imprese navalmeccaniche.

Per quanto attiene ai trasferimenti alle Ferrovie nel loro complesso, si evidenzia che gli oneri a carico del Tesoro hanno fatto segnare - in termini di impegni - un notevole decremento (pari al 23,6% circa) rispetto al precedente esercizio (27.530 mld a fronte di 36.073 mld nel 1998). Anche in termini di cassa la spesa si è ridotta del 34% (da 28.095 mld nel 1998 a 18.507 mld nel 1999).

Per effetto della riclassificazione, ai fini della assunzione nel bilancio dello Stato degli impegni relativi ai mutui contratti dalle Ferrovie dello Stato (accollati a debito dello Stato stesso), tali mutui sono stati in parte attribuiti come quota capitale al capitolo 9521 dello stato di previsione della spesa del Tesoro e per la quota rimanente eliminati dalla categoria dei trasferimenti dello Stato. Ai sensi dell'articolo 2, comma 12, della legge n. 662 del 1996, i debiti ricompresi nel Fondo speciale per la gestione del debito delle Ferrovie dello Stato "sono da intendersi a tutti gli effetti debiti dello Stato". Pertanto, dal 31 dicembre 1996, il debito in questione è stato trasferito al Tesoro e quindi eliminato dal bilancio della Società, unitamente ai corrispondenti crediti nei confronti del Tesoro medesimo. Sul conto del patrimonio vanno a gravare, di conseguenza, le nuove passività finanziarie determinate dall'assunzione del debito in questione a carico dello Stato. Sul predetto capitolo 9521, per il 2000, risultano impegnati 6.082 mld e pagati complessivamente 4.768,4 mld.

A carico del capitolo 2985, che concerne "spese per la gestione del debito delle Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 1995", su uno stanziamento di 2,8 mld, risultano impegni per 1,7 mld e pagamenti per lo stesso importo. A valere sul capitolo 2900 (destinato alla spesa per interessi compresi nelle rate di ammortamento dei mutui contratti dalle FF.S., in applicazione di specifiche disposizioni legislative), che, per il 2000, reca uno stanziamento di 1.227 mld, sono stati pagati sulla competenza e sui residui 1.230 mld.

Ha subito, inoltre, un leggero incremento la posta di parte corrente relativa alle somme da corrispondere all'impresa FF.S., ai sensi del regolamento CEE 1893 del 1991, per l'acquisto, da parte dello Stato, di servizi di trasporto viaggiatori e per la remunerazione della differenza tra gli

introiti previsti con i prezzi finali dalla società e quelli realizzati mediante l'applicazione dei prezzi imposti dallo Stato (cap. 1952), passando da 5.697 mld nel 1999, di cui sono stati pagati complessivamente in conto residui 4.427 mld, a 5.930 mld per il 2000, pagati esclusivamente in conto residui per 5.697 mld.

Va, poi, considerata l'erogazione di 6.150 mld, pari all'importo dell'intero stanziamento recato dal capitolo 7350, per la posta relativa all'aumento del capitale sociale della FF.S. S.p.A., per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Per la copertura del disavanzo del fondo pensioni, lo Stato, infine, nell'esercizio 2000, ha erogato, a carico del capitolo 1950, 4.772 mld, a fronte di uno stanziamento di 6.020 mld.

Per il trasporto aereo sono stati erogati complessivamente 170 mld, a fronte di uno stanziamento di 507 mld, interamente impegnati, dei quali 207 trasferiti all'ENAV.

Gli oneri destinati al trasporto marittimo derivano dalle misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali, disciplinata dal decreto legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, che si traducono, per una parte, nelle erogazioni dei trattamenti di pensionamento anticipato, o di trattamento straordinario di integrazione salariale a favore dei lavoratori portuali, con uno stanziamento di 579 mld, pagato per 343 mld, e per altra parte, in investimenti nel settore marittimo per realizzare un programma di escavazione dei porti marittimi nazionali e ristrutturazione del settore, previsti dall'art. 9 del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, con legge 27 febbraio 1998, n. 30, nella misura di 391 mld, con pagamenti in conto residui per 177 mld.

Per il comparto dei trasporti pubblici locali, a fronte di uno stanziamento di 761 mld, si segnala che nessuno stanziamento risulta a carico del fondo da ripartire per contributi erariali a favore di enti territoriali titolari di contratti di servizio di pubblico trasporto (capitolo 9002). Dall'analisi dei capitoli, scendendo ad un maggiore dettaglio, si rileva che 20 mld, interamente pagati, finanziano la metro di Napoli (tratta piazza Vanvitelli - piazza Dante): si rileva che, complessivamente, per il settore delle metropolitane, risultano stanziati ed erogati 73 mld. Circa 324 mld sono stanziati (e pagati 317 mld) per rimborsare le rate di ammortamento e le quote interessi dei mutui contratti con la Cassa depositi e prestiti per coprire i passati disavanzi di gestione delle aziende di trasporto per gli esercizi dal 1982 al 1986; infine, 30 mld circa, con pagamenti complessivi per 31 mld, sono stanziati per fronteggiare gli ulteriori oneri derivanti dall'applicazione del contratto nazionale degli autoferrotranvieri.

6.2 Il contratto di programma 2001-2005 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A.

Con delibera del 4 aprile 2001, il Cipe ha approvato in via definitiva il contratto di programma 2001-2005 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A.

La delibera, nel valutare sotto l'aspetto programmatico la coerenza dello schema di contratto con i contenuti del menzionato "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica", sotto l'aspetto della regolazione dell'esercizio valuta lo schema idoneo a realizzare un processo di razionalizzazione della gestione ferroviaria.

A fronte di un Piano pluriennale di investimenti F.S., pari ad una previsione complessiva di 98.720 mld, la copertura finanziaria raggiunge 51.136 mld. Dei 47.584 mld di fabbisogno complessivo residuo, una parte viene coperta dalla ripartizione prevista nel contratto di programma approvato con la delibera Cipe citata.

Più in dettaglio, sulla base della delibera Cipe, per il programma complessivo è previsto un costo residuo, a valori 2000, di oltre 42.500 mld di lire - ivi incluso il fabbisogno aggiuntivo per il completamento degli interventi di cui al contratto di programma 1994/2000, ma al netto

dell'onere di realizzazione delle tratte prioritarie delle linee ad alta capacità Milano-Genova e Milano-Venezia - a fronte di una disponibilità di 7.000 mld di lire, che nell'occasione viene ripartita tra le diverse tipologie di intervento; 40.584 mld dovranno, pertanto, essere reperiti con le prossime leggi finanziarie.

Delle predette disponibilità attuali, pari a circa 7.000 mld, le principali destinazioni sono quelle relative: all'alta velocità (2.600 mld); alla realizzazione della Padova-Mestre (650 mld), del nodo di Torino (495 mld) e della direttrice Napoli Bari (395 mld).

Il quadro finanziario è esposto nella tabella che segue.

Il piano degli investimenti nel contratto di programma 2001-2005

(importi in milioni di lire)

	<i>Costo a vita intera</i>	<i>Coperture finanziarie disponibili</i>	<i>Fabbisogni Cdp 2001- 2005</i>	<i>Risorse ex Finanziaria 2001</i>	<i>Totale</i>	<i>Di cui a carico dello Stato</i>
Completamento piano impresa rete tradizionale	20.794	12.994	7.800	2.472	5.327	5.327
Completamento piano impresa rete Av/Ac	49.141	38.142	11.000	2.600	8.400	8.400
Nuovi investimenti rete tradizionale da Pgt	15.165	0	15.165	1.088	14.077	12.887
Nuovi investimenti rete Av/Ac	5.000	0	5.000	0	5.000	3.000
Nuovi investimenti per ricerca, sicurezza e ambiente	2.970	0	2.970	290	2.680	2.680
Manutenzione straordinaria rete tradizionale	5.650	0	5.650	550	5.100	5.100
Totale	98.720	51.136	47.585	7.000	40.584	37.384

Il contratto presuppone che l'attuazione del nuovo contratto di programma si sviluppi in parallelo al completamento del programma previsto dal contratto di programma 1994-2000.

Il Cipe ha, in particolare, raccomandato che nell'attuazione del programma degli investimenti sia prestata massima attenzione ai temi inerenti la tutela della sicurezza, al fine di assicurare il più alto livello di protezione dei lavoratori e degli utenti, e che in linea generale venga effettivamente realizzato, da parte del gestore, un significativo miglioramento della capacità di spesa, con particolare riferimento agli interventi cofinanziati nell'ambito del programma operativo nazionale trasporti che verrà predisposto nel contesto del quadro comunitario di sostegno 2000-2006.

Il Cipe ha, inoltre, impegnato il Ministro dei trasporti e della navigazione ad approfondire, in fase di attuazione del piano generale dei trasporti e della logistica ed in correlazione al progressivo trasferimento di funzioni e compiti alle Regioni, in contraddittorio con le Regioni stesse, il problema dell'imputazione degli oneri di gestione delle infrastrutture ferroviarie non ricomprese nel "sistema nazionale integrato trasporti", cioè non incluse nella rete di interesse nazionale di cui lo Stato deve garantire, anche finanziariamente, la funzionalità.

Per quanto concerne la regolazione, il Cipe ha impegnato il Ministero dei trasporti: (a) a stabilire gli obiettivi specifici di efficientamento della gestione dell'infrastruttura, posto che il piano di impresa riferisce gli obiettivi di risanamento alle Ferrovie dello Stato S.p.A. a livello aggregato, stabilendo tali obiettivi in termini di riduzione del costo/chilometro e precisando le modalità di verifica sul raggiungimento degli obiettivi stessi e le misure da adottare in caso di scostamento; (b) a valutare l'adozione di misure atte a ripristinare, in sede di quantificazione degli stanziamenti per contributi all'esercizio, il criterio del rispetto dei costi efficienti; (c) a definire il problema del regime dei beni demaniali marittimi in uso alla Società, fermo restando

che quest'ultima procederà a detrarre dall'importo complessivo degli oneri di manutenzione ordinaria la quota degli oneri concessori e delle relative tasse esposta nella citata tabella 1 che risulti comunque non dovuta.

Per quanto concerne il programma degli investimenti, il Cipe ha chiesto al Ministero dei trasporti di sottoporre, entro il 15 settembre 2001, alla valutazione del medesimo Comitato, al fine di rilevare il fabbisogno finanziario delle singole annualità, il piano di priorità degli investimenti e a far predisporre dal gestore dell'infrastruttura, entro il 28 febbraio 2002, la stesura definitiva del piano delle priorità sulla base delle risultanze dei dossier di valutazione redatti secondo l'apposita metodologia approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione, d'intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, fermo restando che il programma di investimenti verrà attuato nel limite delle risorse disponibili per ciascuna annualità: detto piano dovrà altresì individuare, in relazione alle indicazioni del programma operativo nazionale trasporti del quadro comunitario di sostegno 2000-2006, gli investimenti relativi alle regioni dell'obiettivo 1, da considerare aggiuntivi, e l'entità delle risorse comunitarie destinata a ciascuno di essi.

6.3 Le Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel settore degli investimenti, l'attività delle Ferrovie dello Stato nel 2000 è stata caratterizzata dal proseguimento dell'attuazione degli interventi previsti dal Contratto di programma 1994-2000 e dai relativi *addenda* n. 1 e 2, sottoscritti, rispettivamente, in data 16 luglio 1998 e 1° agosto 2000 tra le F.S. e il Ministro dei trasporti per lo sviluppo e la modernizzazione della rete ferroviaria.

Il processo di divisionalizzazione avviato dalle F.S. nel 1999, in adesione al quadro normativo nazionale ed europeo, ha concluso una ulteriore fase significativa il 1° giugno 2000 con la costituzione della Società Trenitalia S.p.A, che sarà responsabile degli investimenti nei settori di competenza. In tale Società sono confluite: le Divisioni di Trasporto di F.S. S.p.A.; la Divisione passeggeri per il trasporto viaggiatori a lunga e media percorrenza; la Divisione trasporto metropolitano e regionale per il trasporto viaggiatori in ambito metropolitano e regionale; la Divisione cargo per il trasporto delle merci; l'Unità tecnologie e materiale rotabile per i processi di ingegneria del materiale rotabile e dei relativi impianti di riparazione e manutenzione.

Per quanto riguarda l'attuazione degli investimenti, nel corso del 2000, sono state realizzate e consegnate all'esercizio ferroviario nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato per 97 km; elettrificazioni per 67 km; sistemi centralizzati di controllo del traffico per 137 km di linea; attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico per 307 km di linea; realizzazione di apparati Acei in 21 stazioni della rete; soppressione e automazione di 73 passaggi a livello. Per quanto attiene al materiale rotabile, sono stati consegnati all'esercizio ferroviario 21 elettrotreni ad alta velocità (Etr 500); 1 elettrotreno ad assetto variabile (Etr 450/60/80); 61 locomotive; 36 carrozze; 218 carri merci; 8 treni ad alta frequentazione (Taf).

Nel corso del 2000, sono proseguiti i lavori di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria sia per la rete tradizionale che per la realizzazione dei nuovi quadruplicamenti alta capacità/velocità. I principali interventi sulla rete esistente hanno comportato risultati significativi nei seguenti settori: sicurezza; sistema dei transiti internazionali; grandi aree urbane; principali direttrici nazionali.

In ordine alla realizzazione delle nuove linee del Sistema italiano ad alta capacità/velocità, nel corso del 2000, è stato registrato un avanzamento dei lavori per la tratta Bologna-Firenze (oltre il 40%), per la tratta Roma-Napoli (circa il 75%) e per i nodi di Bologna, Roma e Napoli (rispettivamente circa il 5%, 10% e 8%).

Per quanto riguarda gli ulteriori investimenti, con la legge n. 450/1997 (finanziaria 1998), sono stati assegnati alle F.S. ulteriori 11.800 mld di lire per l'attuazione di un programma di

interventi destinato in parte alla prosecuzione dei lavori per il quadruplicamento ACV/AV Torino-Milano-Napoli e in parte per lavori sulla rete tradizionale e per il materiale rotabile.

Dopo la contrattualizzazione (18 febbraio 1999) dei 3.600 mld relativi al finanziamento di interventi di mantenimento in efficienza e di adeguamento di linee ed impianti finalizzati a garantire maggiore sicurezza al trasporto ferroviario, in data 1° agosto 2000, è stato sottoscritto tra, il Ministro dei trasporti e l'Amministratore delegato delle Ferrovie, l'Addendum n. 2 al contratto di Programma, che prevede l'assegnazione di 974 mld per la realizzazione di un piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato e di 2.010 mld per il potenziamento e l'ammodernamento di alcuni itinerari internazionali e corridoi ferroviari nazionali.

Con Atto del 19 dicembre 2000, si è provveduto a contrattualizzare i 50 mld di lire previsti dalla legge finanziaria per il 2000 (legge n. 488/1999) per l'avvio di opere, studi di fattibilità e progettazioni, in particolare sulle linee ferroviarie Parma-La Spezia, Aosta-Martigny, Orte-Falconara e Genova-Ventimiglia).

(importi in miliardi)

Contabilizzazioni	1998	1999	2000 (stime)
Investimenti infrastrutturali	2.548	3.021	3.221
- di cui grandi progetti infrastrutture	<i>n.d.</i>	1.719	1.540
- di cui manutenzione straordinaria e interventi diffusi	<i>n.d.</i>	1.302	1.681
Materiale rotabile:	1.659	1.711	1.444
- di cui acquisto materiale	1.073	1.068	593
- di cui manutenzione incrementativa	586	643	851
Totale investimenti tecnici F.S.	4.207	4.732	4.665
Quota avanzamento F.S. al sistema AV/AC	921	317	282
Totale generale	5.128	5.049	4.947
Investimenti TAV (sistema AV/AC)	2.361	1.790	2.361

Fonte Ferrovie dello Stato S.p.A.

7. La gestione del personale.

Nel corso dell'anno 2000, con l'emanazione dei D.P.C.M. di individuazione delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da trasferire alle Regioni e province in attuazione dell'art.7 della legge n. 59/1997, si è attuato il decentramento funzionale di cui all'art.105 del d.lgs. n. 112/1998.

In particolare il D.P.C.M. 12 ottobre 2000 ha individuato un contingente di 580 unità di personale da trasferire alle regioni (di cui 40 unità di personale civile già presente negli uffici periferici-sezioni demanio) e di 165 unità da trasferire alle province.

Il personale in servizio al 31 dicembre 1997 aveva una consistenza di 8.586 unità; quello in servizio al 31 dicembre 2000 di 7.100 unità. L'importo della spesa per stipendi ed altri assegni fissi nell'esercizio 1999 ammontava a 448,619 mld (di cui 210,829 per ritenute erariali e previdenziali); nel 2000 il corrispondente importo è stato di 440,202 mld (di cui 201,687 mld per ritenute), con un decremento dell'1,9%.

L'importo della spesa per retribuzioni accessorie nel 1999 era di 55,842 mld (di cui 13,139 mld per ritenute). Nell'esercizio 2000, l'importo pagato per retribuzioni accessorie è stato invece di 61,869 mld, di cui 16,443 mld per ritenute. Inoltre, non è stato possibile distinguere le competenze accessorie tra il personale dirigenziale e non, poiché non sono stati verificati i rendiconti dell'anno 2000 degli uffici periferici verso i quali si procede con ordini di accreditamento.

Per quanto concerne i riflessi economici della contrattazione collettiva integrativa è stato utilizzato il Fondo Unico di Amministrazione (ammontante a 29 mld circa), previo accordo con

i rappresentati delle organizzazioni sindacali, come prima erogazione degli incentivi al personale nel corso dell'anno 2000.

Il personale dirigenziale al 31 dicembre 1999 aveva una consistenza di 178 unità e al 31.12.2000 di 154 unità (di cui 19 di I fascia).

Per ciò che riguarda i criteri di applicazione delle norme sul ruolo unico dirigenziale (art. 5 del d.P.R. 26.2.1999, n. 150), l'Amministrazione ha provveduto ad inserire nella banca dati del R.U.D. i dati, relativi ai singoli dirigenti degli ex ruoli del ministero.

Per la definizione dei contratti individuali dei dirigenti, sono stati ridefiniti i criteri di conferimento, revoca e avvicendamento negli incarichi, ai sensi dell'art.22 del C.C.N.L.-area dirigenti.

Per quanto attiene all'applicazione del d.P.R. n. 324/2000, il Ministero non ha messo a concorso per l'anno 2000 posti per dirigenti.

Si è provveduto, sulla base degli artt. 15, 16 e 26 del C.C.N.L. comparto ministeri (periodo contrattuale 1999-2001), ad indire una gara europea nella forma dell'appalto concorso, per la progettazione ed erogazione del servizio di formazione e di riqualificazione del personale dell'amministrazione. Sono state effettuate varie tipologie di corsi di formazione professionale, interessanti varie competenze specifiche, con un numero di 371 partecipanti e con una spesa complessiva per gli esercizi 1999/2000, di 284,5 mln.

In materia di conferimento degli incarichi e nomine delle commissioni, nel corso dell'anno 2000, sono state nominate circa 231 commissioni e rilasciate 565 autorizzazioni allo svolgimento di attività esterne. L'amministrazione certifica di avere puntualmente adempiuto alle prescrizioni relative all'anagrafe per gli incarichi, trasmettendo i relativi dati alla Funzione pubblica (30/06/2000).

Relativamente alla sperimentazione del telelavoro è stata affidata alla società Siemens Informatica Deloitte Consulting la realizzazione di un progetto che ha come scopo il ridisegno/riprogettazione e l'informatizzazione dei processi delle funzioni del servizio AA.GG. e del Personale. Il contratto ha durata triennale e prevede anche la fornitura di *hardware* e *software* applicativi.

Infine, è stato emanato il d.m. 53T del 30/03/2000, (di concerto con il tesoro) ai sensi dell'art.4 del d.l. n. 279/1997 con il quale, per l'anno finanziario 2000, è stata affidata al Servizio AA.GG e del Personale, la gestione delle spese strumentali comuni agli altri Centri di Responsabilità amministrativa dell'Amministrazione, al fine di contenere i costi e di evitare duplicazioni di strutture.

8. Profili della gestione.

8.1 Dipartimento per i trasporti terrestri.

A seguito del processo di riorganizzazione e decentramento previsto dal d.lgs. n. 112 del 1998, dal d.lgs. n. 422 del 1997 (come modificato dal d.lgs. n. 400 del 1999) e dal d.lgs. n. 345 del 1998, sono emerse problematiche sia di impatto esterno, legate alla ripartizione delle attribuzioni tra il Dipartimento per i trasporti terrestri e taluni servizi, che di impatto interno, connesse alla distribuzione delle competenze all'interno delle unità di gestione (Autotrasporto di persone e cose e motorizzazione e sicurezza del trasporto terrestre).

Per quanto concerne il decentramento funzionale, previsto dal d.lgs. n. 112 del 1998, l'art. 105 ha trasferito alle regioni e alle province alcune funzioni attualmente svolte dal dipartimento per i trasporti terrestri. In particolare, ha conferito alle regioni la funzione relativa "al rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle autolinee di propria competenza", ed alle province otto specifiche funzioni (relative a: rilascio di licenze per l'autotrasporto di merci per conto proprio; autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle autoscuole e scuole nautiche; tenuta degli albi provinciali, quali articolazioni dell'albo nazionale degli autotrasportatori ed altre). Ai