

La Sezione del controllo preventivo sugli atti delle amministrazioni dello Stato, con delibera n. 3 del 2004, ha ricusato il visto di legittimità.

4.7. Legge obiettivo (legge n. 443 del 2001).

4.7.1. Sentenza della Corte Costituzionale n. 303 del 2003.

Nel corso del 2003 si è avuta l'importante sentenza della Corte Costituzionale 1 ottobre 2003, n. 303.

La pronuncia ha preso in esame il complesso *iter* procedimentale della legge n. 443 del 2001 per verificare se esso fosse *ex se* invasivo delle attribuzioni regionali; se, cioè, il legislatore nazionale avesse titolo per assumere e regolare l'esercizio di funzioni amministrative su materie in relazione alle quali esso non vanti una potestà legislativa esclusiva, ma solo una potestà concorrente.

La Corte Costituzionale ha affermato il principio che "limitare l'attività unificante dello Stato alle sole materie espressamente attribuitegli in potestà esclusiva o alla determinazione dei principi nelle materie di potestà concorrente, come postulano le ricorrenti, significherebbe bensì circondare le competenze legislative delle Regioni di garanzie ferree, ma vorrebbe anche dire svalutare oltremisura istanze unitarie che pure in assetti costituzionali fortemente pervasi da pluralismo istituzionale giustificano, a determinate condizioni, una deroga alla normale ripartizione di competenze". Saggiunge, al riguardo, che "anche nel nostro sistema costituzionale sono presenti congegni volti a rendere più flessibile un disegno che, in ambiti nei quali coesistono, intrecciate, attribuzioni e funzioni diverse, rischierebbe di vanificare, per l'ampia articolazione delle competenze, istanze di unificazione presenti nei più svariati contesti di vita, le quali, sul piano dei principi giuridici, trovano sostegno nella proclamazione di unità e indivisibilità della Repubblica"²¹.

La pronuncia della Corte Costituzionale in parola ha chiarito, inoltre, che la disciplina contenuta nella legge n. 443 del 2001, come quella recata dal d.lgs. n. 190 del 2002, investe solo materie di potestà statale esclusiva o concorrente e che la mancata inclusione dei "lavori pubblici" nella elencazione dell'art. 117 Cost., non implica che essi siano oggetto di potestà legislativa residuale delle Regioni, che, al contrario, si tratta di ambiti di legislazione che non integrano una vera e propria materia, ma si qualificano a seconda dell'oggetto al quale afferiscono e pertanto possono essere ascritti di volta in volta a potestà legislative esclusive dello Stato ovvero a potestà legislative concorrenti.

Conclusivamente si può affermare che, salvo le dichiarazioni di incostituzionalità relative ad alcune specifiche disposizioni²², l'impianto complessivo della "legge obiettivo" ha superato positivamente il vaglio di legittimità costituzionale con riferimento alle disposizioni contenute nel nuovo titolo V della Costituzione.

²¹ Un elemento di flessibilità è stato dalla Corte Costituzionale rinvenuto nell'art. 118, primo comma, Cost., il quale si riferisce esplicitamente alle funzioni amministrative, ma introduce per queste un meccanismo dinamico che finisce col rendere meno rigida la stessa distribuzione delle competenze legislative, là dove prevede che le funzioni amministrative, generalmente attribuite ai Comuni, possano essere allocate ad un livello di governo diverso per assicurarne l'esercizio unitario, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza.

²² E' stata dichiarata l'illegittimità costituzionale delle seguenti disposizioni:

- articolo 1, comma 3, ultimo periodo, della legge 21 dicembre 2001, n. 443;
- articolo 1, comma 3-*bis*, della medesima legge, introdotto dall'articolo 13, comma 6, della legge 1° agosto 2002, n. 166;
- articolo 15, commi 1, 2, 3 e 4, del d.lgs. 20 agosto 2002, n. 190;
- articolo 19, comma 2, del d.lgs. 20 agosto 2002, n. 190, nella parte in cui, per le infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici, per i quali sia stato riconosciuto, in sede di intesa, un concorrente interesse regionale, non prevede che la commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale (VIA) sia integrata da componenti designati dalle Regioni o Province autonome interessate;
- d.lgs. 4 settembre 2002, n. 198.

4.7.2. Profili attuativi.

Il d.lgs. 20 agosto 2002, n. 190, attuativo della citata normativa, nel dettare la procedura per l'approvazione di progetti preliminari e definitivi, ha stabilito che la responsabilità dell'istruttoria degli stessi e la funzione di supporto per le attività del CIPE viene affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito, avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione".

A tale struttura, composta da dirigenti pubblici, tecnici individuati anche dalle regioni, progettisti ed esperti, istituita con DM n. 356 del 10 febbraio 2003, sono state affidate le attività tecniche e amministrative connesse alla progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi strategici di cui trattasi.

È stata costituita, inoltre, la Commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 19, comma 2 del d.lgs. n. 190 del 2002, come modificato dall'art. 1 del DL 14 novembre 2003, n. 315, convertito dalla legge 16 gennaio 2004, n. 5 con il compito di istruire pareri ed effettuare verifiche e valutazioni in materia di impatto ambientale delle opere strategiche di cui trattasi.

L'individuazione dei soggetti autorizzati a contrarre mutui, delle relative modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziari e delle quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio delle opere di preminente interesse nazionale di cui alla citata delibera CIPE n. 121 del 2001 è stata effettuata con decreto n. 5279 del 20.3.2003 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze..

L'Amministrazione può avvalersi anche della Cassa depositi e prestiti per attività di supporto tecnico-finanziario e proporre al Presidente del Consiglio dei Ministri la nomina di "Commissari straordinari" cui possono essere attribuiti poteri sostitutivi nei confronti dei soggetti inadempienti, per assicurare la sollecita realizzazione delle opere.

Con diversi provvedimenti si è provveduto alla nomina di cinque commissari straordinari, per agevolare la realizzazione delle opere strategiche del programma in parola²³.

²³ Commissario straordinario ex d.lgs n. 190/2002 per le regioni Calabria, Basilicata, Puglia, Sicilia

Opere di competenza

Opere ferroviarie

Potenziamento ed adeguamento AV/AC Battipaglia — Reggio Calabria — Messina — Catania — Palermo

Potenziamento Taranto — Sibari — Paola — Reggio C.

Foggia — Bari — Lecce

Bari — Taranto

Messina — Palermo

Messina — Catania — Siracusa

Palermo — Agrigento

Opere autostradali e stradali

Salerno — Reggio Calabria

Taranto — Sibari — Reggio C. (adeguamento SS 106)

Messina — Palermo (A 20)

Catania — Siracusa — Gela

Altri collegamenti previsti dalla delibera CIPE n. 12 1/2001 in

Basilicata, Puglia e Sicilia

Hub portuali ed interportuali

Allacci plurimodali al sistema di Gioia Tauro

Piastre portuali di Taranto, Catania, Palermo, Messina e Trapani

Allacci plurimodali al sistema di Brindisi

Interporti di Catania e Termini Imprese

Aeroporti

Palermo e Catania

Sistemi Urbani

Bari: Nodo plurimodale centro direzionale, stazione ferroviaria, metropolitana, linea Bari nord

Palermo: Nodo integrato e stazione ferroviaria
Catania: Nodo integrato, stazione ferroviaria Circumetnea
Messina: metropolitana

Commissario straordinario ex d.lgs. n. 190/2002 per le regioni Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia
Opere di competenza

Opere ferroviarie

AV/AC Milano — Venezia — Trieste

Venezia — Udine Tarvisio

Valico del Brennero

Collegamenti con aeroporti Veneti.

Opere autostradali e stradali

Passante di Mestre

Pedemontana Veneta

Completamento A27 — Alemagna

Completamento corridoio autostradale e valichi confinari

Opere speciali

Salvaguardia della laguna e della città di Venezia (MO.SE)

Hub portuali ed interportuali

Allacci plurimodali porto di Venezia

Allacci plurimodali porto di Trieste

Interporto di Trento

Metropolitane e sistemi urbani

Servizio ferroviario metropolitano regionale

Nodi ferroviari e stazioni di Venezia e Verona

Commissario straordinario ex d.lgs. 190/2002 per la regione Sardegna
Opere di competenza

Opere autostradali e stradali

Completamento adeguamento SS131 Cagliari — Porto Torres

Completamento adeguamento SS 291 Sassari — Olmedo — aeroporto di

Alghero e allacci;

Adeguamento Nuoro — Olbia — S Teresa di Gallura

Hub portuali ed interportuali

Sistema di piattaforme logistiche per lo sviluppo organico della rete di autostrade del mare

Adeguamento impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Commissario straordinario ex d.lgs. 190/2002 per le regioni Marche e Umbria
Opere di competenza

Opere ferroviarie

Orte — Falconara

Opere autostradali e stradali

Sistemazione del nodo di Perugia

Quadrilatero di penetrazione interna e Pedemontana (SS 76 e SS 77)

Grosseto — Fano

Ammodernamento SS 78 Vai di Fiastra

Strada delle Tre Valli Spoleto — Acquasparta

Hub portuali, aeroportuali ed interportuali

Allacci plurimodali al porto di Ancona

Allacci plurimodali interporto di Jesi

Piastre logistiche di Terni, Foligno e Città di Castello

Commissario straordinario ex d.lgs. 190/2002 per le regioni Emilia-Romagna e Toscana
Opere di competenza

Opere ferroviarie

Bologna — Verona

Parma — Suzzara — Verona

Bologna — Bari

Nodo di Bologna e Stazione

Bologna — Firenze (AV/AC)

Con DM 23 maggio 2003, n. 162 è stata poi, riorganizzata l'Unità tecnica finanza di progetto incaricata, su richiesta, di prestare collaborazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di finanziamento di infrastrutture (art. 2, comma 4, lett. c) del d.lgs. n. 190 del 2003).

Poiché il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha anche il compito di vigilare sui progetti approvati, per evitare la possibilità di infiltrazioni di criminalità organizzata nell'esecuzione dei lavori è stato istituito il "Servizio per l'Alta sorveglianza delle grandi opere" con decreto 15 aprile 2002 pubblicato sulla G.U. n. 54 del 5.3.2004.

Infine, con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in data 14 marzo 2003, è stato istituito, presso il Ministero dell'interno, il Comitato di coordinamento per l'Alta sorveglianza delle grandi opere con compiti di impulso e di indirizzo dei soggetti pubblici e privati che costituiscono la rete di monitoraggio relativa alle grandi opere²⁴.

Pontremolese e nodo di Pisa
Nodo di Firenze

Opere autostradali e stradali

Variante di Valico Bologna — Firenze
La Spezia — Parma — Verona
Nuova Romea E 55 e riqualificazione E 45
Nodo di Bologna
Campogalliano — Sassuolo
Cecina — Civitavecchia
Sistema stradale dei valichi appenninici

Metropolitane

Bologna
Modena
Ravenna — Rimini — Cattolica
Firenze
Centro Sperimentale di Osannoro

Hub portuali ed interportuali

Adeguamenti ed allacciamenti porto di Livorno e interporto di Guastocce.

²⁴ Ai sensi dell'articolo 2 del citato decreto del 14 marzo 2003 (pubblicato a distanza di circa un anno nella Gazzetta Ufficiale del 5 marzo 2004) i soggetti che costituiscono la rete di monitoraggio relativa alle grandi opere sono:

- a) Ministero dell'interno;
- b) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) Ministero dell'economia e dei trasporti
- d) Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici;
- e) Direzione nazionale antimafia;
- f) Forze di polizia;
- g) Regioni, province e comuni;
- h) Soggetto aggiudicatore se diverso da quelli indicati alle lettere b) e g);
- i) Concessionario e/o contraente generale;
- l) Uffici territoriali del Governo;
- m) Provveditorati alle opere pubbliche.

LEGGE OBIETTIVO N. 443/2001

ELENCO DEGLI INTERVENTI AMMESSI AL FINANZIAMENTO CON ONERE A CARICO DELLE RISORSE PREVISTE DALLA LEGGE N. 166/2002 ART. 13 C. 1 (cap.7060)

n° progr.	n° STM	progr. contrattazione	Descrizione abbreviata dell'intervento	Soggetto autorizzato a contrarre il mutuo	Delibera CIPE	Ente finanz.	Contratto o determinazione		Limite di impegno annuale (L. 166/2002 art. 13 c. 1) e relativa decorrenza originaria			Decreto di impegno		Periodo Amm.to	
							n°	del	2002	2003	2004	n°	del	dal	al
1	1	A	Salerno Reggio Calabria 1° macro-lotto	ANAS	96/2002 63/2003	Banca OPI	6668	24.12.03	63.621.000,00			19855	31.12.03	2003	2017
2	2	A	G.R.A. Roma Quadrante Nord Ovest	ANAS	107/2002 63/2003	Banca Intesa	6669	24.12.03	35.649.000,00			19854	31.12.03	2003	2017
3	3	A	MO.S.E.	Consorzio Venezia Nuova	109/2002 63/2003 72/2003	Dexia Crediop	17115	24.11.03	11.785.000,00			18980	11.12.03	2003	2017
4	3	B	MO.S.E.	Consorzio Venezia Nuova	109/2002 63/2003 72/2003	Banca OPI	17215	16.12.03	24.548.200,00			19629	23.12.03	2003	2017
5	3	C	MO.S.E.	Comune di Venezia	109/2002 63/2003 72/2003	Dexia Crediop	111845	29.12.03	4.565.800,00			18/IMP/BILCO2 IN CORSO DI REGISTRAZIONE	08.04.04	2004	2018
6	4	A	Strada Fondo Valle Isclero	Provincia di Benevento	110/2002 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4444567/00	25.11.2003		5.616.000,00		9606/STM IN CORSO DI REGISTRAZIONE	24.05.2004	2004	2018
7	5	A	Linea Alifana - Metro Napoli	Ferrovia Alifana B. N. S.r.l.	111/2002 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4443721/00	28.10.2003	8.180.000,00			9610/STM IN CORSO DI REGISTRAZIONE	24.05.2004	2004	2018

n° progr.	n° STM	progr. contratto	Descrizione abbreviata dell'intervento	Soggetto autorizzato a contrarre il mutuo	Delibera CIPE	Ente finanz.	Contratto o determinazione		Limite di impegno annuale (L. 166/2002 art. 13 c. 1) e relativa decorrenza originaria			Decreto di impegno		Periodo Amm.to	
							n°	del	2002	2003	2004	n°	del	dal	al
8	6	A	Collina dei Camaldoli	Comm. Str. Sindaco Napoli	112/2002 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4443523/00	28.10.2003		295.500,00	295.500,00	9607/STM IN CORSO DI REGISTRAZIONE	24.05.2004	2004	2018
9	7	A	Vallone S. Rocco - Napoli	Comm. Str. Sindaco Napoli	113/2002 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4443527/00	28.10.2003	2.817.000,00			9612/STM IN CORSO DI REGISTRAZIONE	24.05.2004	2004	2018
10	8	A	Acquedotto Gela Aragona	Comm.emerg. Idrica Sicilia	136/2002 63/2003				2.454.000,00	2.415.000,00					
11	9	A	Acquedotto Favara di Burgio	Comm.emerg. Idrica Sicilia	137/2002 63/2003				1.818.000,00	1.778.000,00					
12	10	A	Adduttore del Sinni	Regione Basilicata	138/2002 63/2003					909.000,00	763.000,00				
13	11	A	Acquedotto Frida Sinni e Pertusillo	Regione Basilicata	139/2002 63/2003					727.000,00	727.000,00				
14	12	A	Dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	Consorzio Bonifica Vulture alto Bradano	140/2002 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4449997/00	25.02.2004		909.000,00	909.000,00			2005	2019
15	13	A	Metro Napoli: Dante Centro Direzionale	Comune di Napoli	141/2002 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4443755/00	25.11.2003	11.361.000,00			9608/STM IN CORSO DI REGISTRAZIONE	24.05.2004	2004	2018
16	14	A	S.S. 156 dei Monti Lepini	Regione Lazio	144/2002 63/2003					2.181.000,00	3.272.000,00				
17	15	A	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni S.p.A.	10/2003 63/2003	Banca OPI	21660	15.12.2003	900.145,00			11/BILCO2 IN CORSO DI REGISTRAZIONE	22.03.2004	2004	2018

n° progr.	n° STM	progr. contratto	Descrizione abbreviata dell'intervento	Soggetto autorizzato a contrarre il mutuo	Delibera CIPE	Ente finanz.	Contratto o determinazione		Limite di impegno annuale (L. 166/2002 art. 13 c. 1) e relativa decorrenza originaria			Decreto di impegno		Periodo Amm.to	
							n°	del	2002	2003	2004	n°	del	dal	al
18	15	B	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni S.p.A.	10/2003 63/2003	Banca OPI	21661	15.12.2003			22.721.713,00	12/BILCO2 IN CORSO DI REGISTRAZIONE	22.03.2004	2004	2018
19	16	A	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Comune di Milano	22/2003 63/2003						10.023.000,00				
20	17	A	Accessibilità stradale Fiera di Milano	Provincia di Milano	22/2003 63/2003					5.632.000,00	10.979.000,00				
21	18	A	Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela: tratto Catania Siracusa	ANAS	55/2003 63/2003						818.000,00				
22	19	A	Strada Tre Valli: tratto Eggi San Sabino	Regione Umbria	56/2003 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4453302/00	28/04/2004			1.323.022,84			2005	2019
23	20	A	Interporto di Civitavecchia	Comune di Civitavecchia	57/2003 63/2003						1.016.000,00				

n° progr.	n° STM	progr. contestato	Descrizione abbreviata dell'intervento	Soggetto autorizzato a contrarre il mutuo	Delibera CIPE	Ente finanz.	Contratto o determinazione		Limite di impegno annuale (L. 166/2002 art. 13 c. 1) e relativa decorrenza originaria			Decreto di impegno		Periodo Amm.to	
							n°	del	2002	2003	2004	n°	del	dal	al
24	21	A	Schema idrico Sardegna: utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - collegamento Flumineddu - Tirso - Lavori esecuzione indagini in sito	Consorzio Bonifica dell'Oristanese	59/2003 63/2003	Cassa Depositi Prestiti	4449316/00	31.03.2004	14.386,40			9614/STM IN CORSO DI REGISTRAZIONE	24.05.2004	2005	2019
25	22	A	Schema idrico Sardegna sud orientale (Flumendosa - Picocca) scheda n. 39 PRGA	Ente Autonomo Flumendosa	58/2003 63/2003				32.000,00						
26	23	A	Schema idrico Sardegna: Tirso e Flumendosa - Campidano	Ente Autonomo Flumendosa	60/2003 63/2003				4.601.000,00	1.497.000,00					
27	24	A	Acquedotto molisano centrale	Ente Risorse Idriche Molise	62/2003 63/2003				34.000,00						
28	25	A	Acquedotto molisano destro	Ente Risorse Idriche Molise	61/2003 63/2003				17.000,00						

n° progr.	n° STM	progr. contratto	Descrizione abbreviata dell'intervento	Soggetto autorizzato a contrarre il mutuo	Delibera CIPE	Ente finanz.	Contratto o determinazione		Limite di impegno annuale (L. 166/2002 art. 13 c. 1) e relativa decorrenza originaria			Decreto di impegno		Periodo Amm.to		
							n°	del	2002	2003	2004	n°	del	dal	al	
29	26	A	Linea C metropolitana di Roma	Comune di Roma	65/2003					14.260.000,00	14.460.000,00					
30	28	A	Metro leggero automatico di Bologna	Comune di Bologna	67/2003					76.000,00	19.570.000,00					
31	32	A	Piastra portuale di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	74/2003					336.000,00	1.620.000,00					
32	33	A	Interporto di Catania	Interporto di Catania S.p.A.	75/2003	Cassa Depositi Prestiti	4450222/00	25.02.2004		336.000,00	1.636.000,00			2005	2019	
33	34	A	Passante di Mestre	ANAS - Soggetto pro-tempore: Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale di Mestre	92/2002 63/2003 80/2003 6/2004	Infrastrutture S.p.A.				10.307.000,00						
34	35	A	Hub interportuale di Gioia Tauro	Autorità Portuale di Gioia Tauro	89/2003					421.000,00	702.000,00					

TOTALE RISORSE PER INTERVENTI

172.397.531,40 50.034.522,84 88.496.213,00

ATTIVITA' DI ISTRUTTORIA E MONITORAGGIO:

D.I. MIT/MEF N.5279 /2003	MIT		Cassa Depositi Prestiti	4436320/00	24.06.2003		1.900.000,00		16241	21.10.2003	2003	2017
---------------------------	-----	--	-------------------------	------------	------------	--	--------------	--	-------	------------	------	------

PROGETTAZIONE:

D.I. MIT/MEF N.5279 /2003							21.500.000,00	35.150.000,00				
---------------------------	--	--	--	--	--	--	---------------	---------------	--	--	--	--

SOMME A CARICO DELL'ART.13 C.1 DELLA LEGGE 166/2002 GIA' FINALIZZATE (A + B + C)							193.897.531,40	87.084.522,84	88.496.213,00
--	--	--	--	--	--	--	----------------	---------------	---------------

LEGGE OBIETTIVO N. 443/2001**ELENCO DEGLI INTERVENTI IN ATTESA DI DEFINIZIONE E ASSEGNAZIONE DELLE FONTI DI FINANZIAMENTO**

n° progr.	n° STM		Descrizione abbreviata dell'intervento	Soggetto Aggiudicatore	Delibera CIPE	Fonti di Finanziamento
1	27	X	Ponte sullo Stretto di Messina	Stretto di Messina SpA	66/2003	40% aumento capitale sociale - 60% finanziamento su mercati internazionali
2	29	X	Autostrada Messina-Palermo	Anas	16/2003 23/2003 68/2003	€ 50.000.000 a carico accantonamento di cui alla Delibera n.23/2003 (4 M es.2003, 20 M es.2004, 26 M es.2005)
3	30	X	Tratta Ferroviaria Genova Voltri/Genova Brignole	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (R.F.I.)	79/2003	
4	31	X	Terzo Valico dei Giovi: Linea AV/AC Milano Genova	TAV SpA - R.F.I. -	78/2003	Infrastrutture S.p.A.
5	36	X	Interporto di Battipaglia - 1° stralcio	Salerno Interporto SpA	112/2003	Varie
6	37	X	Asse ferroviario itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino - Trieste): Linea AV/AC Milano - Verona	TAV SpA	114/2003	Legge n. 289/2002 art.75 Infrastrutture SpA
7	38	X	Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione	Lyon Turin Ferroviarie (LTF)	113/2003	
8	39	X	Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni- Rieti: tratto Terni - confine regionale	Anas	131/2003	Piano Straordinario ANAS 2003 al 6.11.2003
9	40	X	Nuova Linea Ferroviaria Passo Corese - Rieti	RFI SpA	124/2003	"Nuovi progetti di Legge obiettivo"
10	41	X	Asse Viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna		93/2002 63/2003	Solo le spese di progettazione sono a carico delle risorse stanziare dalla legge n. 166/2002

4.8. Ponte sullo Stretto di Messina.

Nell'ambito del programma delle opere di "preminente interesse nazionale" di cui alla legge n. 443 del 2001, approvato dal CIPE con delibera n. 121 del 2001, è previsto il collegamento viario ferroviario fra la Sicilia e il continente, infrastruttura denominata "Ponte sullo stretto di Messina".

L'opera era stata già dichiarata prioritaria con legge 17 dicembre 1971, n. 1158, essendo stato stabilito che alla sua realizzazione si sarebbe provveduto mediante affidamento in concessione della progettazione e costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni, al cui capitale sociale avrebbero partecipato direttamente o indirettamente l'IRI per il 51 per cento, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, l'ANAS, le regioni Sicilia e Calabria e amministrazioni ed enti pubblici per la parte residua.

In attuazione della citata normativa la concessione veniva assentita alla Società Stretto di Messina SpA, con convenzione stipulata in data 27 dicembre 1985 tra ANAS, Ente Ferrovie dello Stato e stretto di Messina.

La legge n. 1158 del 1971 sopra citata è stata riformata e aggiornata dal d.lgs. n. 114 del 2003 che, nel confermare in capo a stretto di Messina SpA, organismo di diritto pubblico ai sensi della normativa comunitaria, la qualifica di concessionaria *ex lege* della realizzazione dell'intervento in questione, ha stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assuma la funzione di ente concedente, subentrando ad ANAS SpA e RFI (Rete Ferroviaria Italiana SpA) nei rapporti con la concessionaria.

L'art. 7 della legge n. 1158 del 1971, modificata dal citato d.lgs. poi, prevede che i rapporti tra il Ministero e la concessionaria relativi alla costruzione del ponte in conformità alla disciplina di cui al d.lgs. n. 190 del 2003, sono disciplinati con apposita convenzione da stipulare entro 60 giorni dall'approvazione del progetto preliminare.

In esito all'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare intervenuta con deliberazione 1 agosto 2003, nella quale, tra l'altro, risultano recepite le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Amministrazione ha stipulato in data 30 dicembre 2003 la convenzione di concessione per la realizzazione dell'opera.

Tale convenzione è stata successivamente modificata ed integrata con l'atto aggiuntivo in data 25 febbraio 2004, approvato con DI 9 marzo 2004.

La Società stretto di Messina, tramite bando di gara, procederà all'individuazione del contraente generale, che dovrà eseguire la progettazione esecutiva e realizzare l'infrastruttura.

4.9. Sicurezza stradale. "Patente a punti".

Il DL n. 151 del 2003, convertito nella legge n. 214 del 2003, ha introdotto il meccanismo della c.d. "patente a punti". Ogni patente ha un punteggio di 20 punti che vengono scalati in misura diversa a seconda della gravità delle infrazioni commesse.

Tale sistema non si aggiunge al sistema sanzionatorio già vigente, rappresentando uno strumento finalizzato a garantire maggiore sicurezza sulle strade.

L'Italia, prima dell'introduzione della nuova misura, risultava essere il Paese con il più basso miglioramento della sicurezza stradale rispetto agli altri Paesi europei (il tasso di mortalità si era ridotto negli ultimi anni soltanto del 9 per cento, a fronte del 30 per cento dei Paesi dell'Unione). In relazione a quanto stabilito dall'UE in termini di riduzione della incidentalità, il governo italiano ha fissato tra gli obiettivi prioritari uno specifico rivolto proprio alla sicurezza stradale (riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali del 40 per cento nel prossimo decennio).

Il nuovo meccanismo, unito all'inasprimento delle sanzioni pecuniarie previste per le diverse violazioni introdotte con la recente riforma del codice della strada, ha prodotto significativi cambiamenti nei comportamenti dell'utente della strada. A distanza di pochi mesi

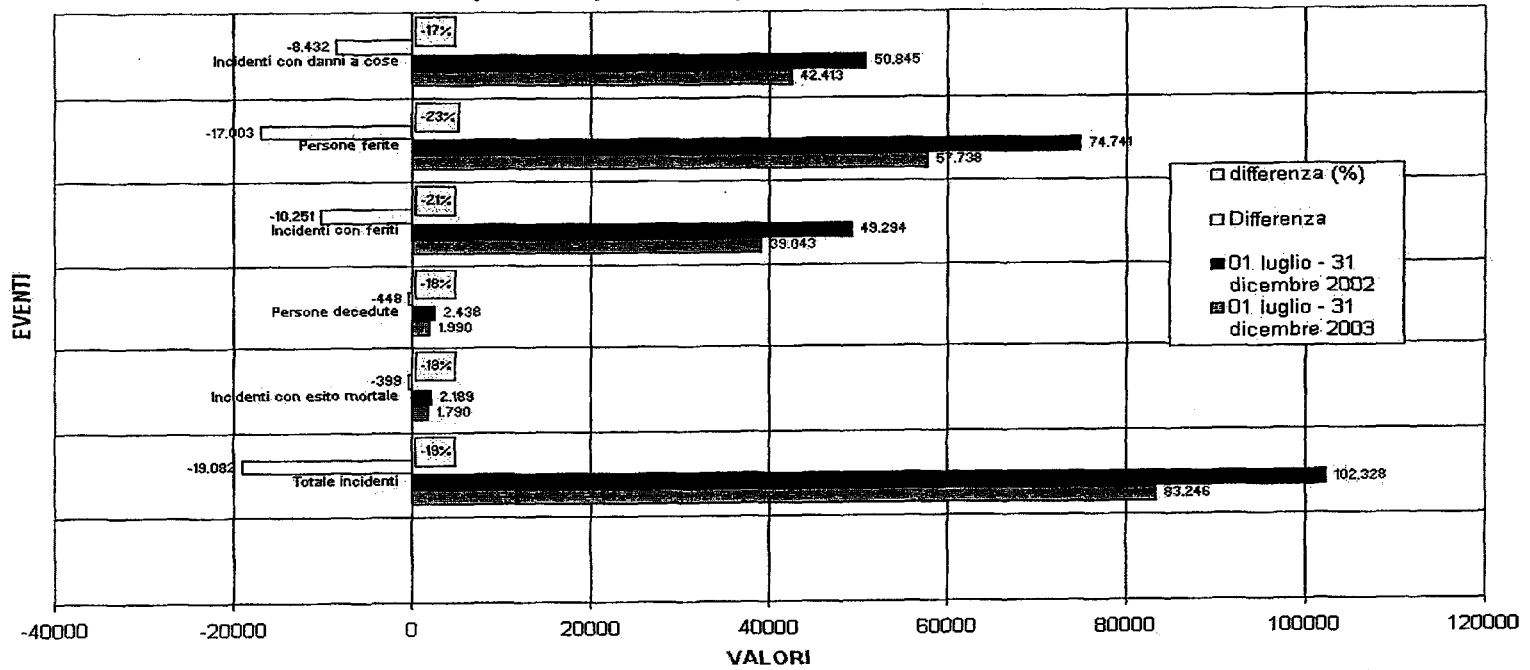
dall'adozione della patente a punti, è stato segnalato, da parte degli organi di polizia stradale, un regresso del 20/22 per cento della sinistrosità, come evidenziato nei grafici che seguono.

Sinistri stradali rilevati da Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri dalla data di entrata in vigore della normativa sulla patente a punti e comparazione con analogo periodo del 2002				
	01 luglio - 31 dicembre 2003	01 luglio - 31 dicembre 2002	Differenza	differenza (%)
Totale incidenti	83.248	102.328	-19.082	-19%
Incidenti con esito mortale	1.790	2.189	-399	-18%
Persone decedute	1.990	2.438	-448	-18%
Incidenti con feriti	39.043	49.294	-10.251	-21%
Persone ferite	57.738	74.741	-17.003	-23%
Incidenti con danni a cose	42.413	50.845	-8.432	-17%

Le innovazioni introdotte con il predetto provvedimento legislativo hanno comportato, peraltro, l'esigenza per l'Amministrazione di aggiornare le procedure informatiche. Attraverso il collegamento in tempo reale delle forze di polizia con il CED è stato possibile il tempestivo inserimento delle decurtazioni dei punteggi ai titolari di patente di guida ed il conseguente aggiornamento del punteggio nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Ogni variazione di punteggio viene comunicata con lettera in automatico al titolare della patente. E' stato, inoltre, attivato un numero di telefono (848782782) che, a tariffa urbana da tutto il territorio nazionale, digitando data di nascita e numero di patente, fornisce, attraverso un risponditore automatico, in funzione 24 ore al giorno e 7 giorni su 7, il punteggio relativo alla patente di guida²⁵.

²⁵ I costi sono stati ripartiti tra le due direzioni interessate: per quanto concerne la Direzione generale della motorizzazione civile, la quota-parte ammonta a 850.000,00, mentre la quota parte della Direzione generale per i sistemi informativi e statistica ammonta a 350.000,00.

Sinistri stradali rilevati da Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri dalla data di entrata in vigore della normativa sulla patente a punti e comparazione con analogo periodo del 2002



Sempre in materia di patente a punti, è stata data completa attuazione alla nuova disciplina codicistica mediante la stesura dei seguenti provvedimenti:

- DM 29 luglio 2003, con il quale sono stati disciplinati i criteri e le modalità per autorizzare i soggetti legittimati allo svolgimento dei corsi di recupero dei punti;
- DM 29 luglio 2003, con il quale sono stati fissati i programmi dei corsi di recupero dei punti.

Programma: “Aggiornamento del codice della strada”

In materia di conduzione dei ciclomotori, è stata assicurata completa attuazione alla nuova disciplina del codice della strada, mediante la stesura dei seguenti provvedimenti:

- DM 30 giugno 2003, con il quale sono stati fissati i programmi di esame per gli aspiranti al conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori;
- DM 18 dicembre 2003, con il quale sono stati individuati i criteri e le modalità per l'abilitazione agli esami per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.

In materia di circolazione dei ciclomotori, è stato predisposto lo schema di decreto del Presidente della Repubblica con il quale dovranno essere introdotte le modifiche al regolamento di esecuzione e di attuazione al codice della strada conseguenti alle norme primarie, le quali hanno introdotto una particolare forma di immatricolazione e targatura per tale categoria di veicoli.

Programma: “attuazione delle procedure di semplificazione dell'azione amministrativa”

Autorizzazione alla circolazione di prova. Le norme di semplificazione contenute nel DPR 24 novembre 2001, n. 474, sono state attuate attraverso l'adozione dei decreti ministeriali in data 21 luglio e 20 novembre 2003. In tal modo, sono state poste tutte le necessarie basi normative per consentire il rilascio e il rinnovo delle autorizzazioni alla circolazione di prova anche per il tramite degli Studi di consulenza in collegamento telematico con il Centro elaborazione dati della Motorizzazione²⁶.

Sportello telematico dell'automobilista. Sulla base dei lavori condotti dal tavolo tecnico istituito tra il Dipartimento per i trasporti terrestri, ACI-PRA e le Associazioni di categoria interessate, a decorrere dal 12 maggio 2003 è stato realizzato un ulteriore passo in avanti nel ricondurre la procedura “Sportello telematico dell'automobilista” a pieno regime di contestualità. Infatti, l'utilizzo del c.d. “STA cooperante” è stato reso obbligatorio per le operazioni di reimmatricolazione dei veicoli e per i passaggi di proprietà, restando transitoriamente facoltativo per le sole operazioni di prima immatricolazione. Ciò, allo scopo di consentire un attento monitoraggio sulla concreta efficienza ed efficacia delle istruzioni applicative e delle procedure operative, dal quale poter trarre l'indicazione dei correttivi necessari per poter avviare la fase finale di realizzazione dell'intero progetto.

Il CED ha provveduto all'attivazione delle procedure informatiche per la gestione delle semplificazioni introdotte nell'immatricolazione, reimmatricolazione e passaggio di proprietà dei veicoli.

²⁶ Gli stessi Studi, inoltre, sono abilitati alla produzione, alla distribuzione delle targhe di prova, cosicché le stesse possano essere consegnate agli interessati in tempo reale, unitamente alle relative autorizzazioni. Il Centro elaborazione dati ha provveduto a realizzare le procedure informatiche per consentire il rilascio e il rinnovo delle autorizzazioni alla circolazione di prova per il tramite degli studi di consulenza automobilistica collegati telematicamente con il CED.

Lo studio di consulenza automobilistica può, infatti, attraverso il cosiddetto “sportello cooperante”, aggiornare *on-line* i documenti di competenza del Ministero e dell’ACI e consegnarli al cittadino.

Portale dell’automobilista. Nel corso del 2003 sono stati fatti passi avanti nella realizzazione di infrastrutture e sistemi che consentiranno l’erogazione *on line*, via internet, di molti servizi ai soggetti che oggi accedono per via telematica al CED del Dipartimento trasporti terrestri (operatori professionali, autofficine autorizzate, enti locali e territoriali, forze di Polizia, associazioni di categoria delle case automobilistiche, ecc). Anche i cittadini, mediante una semplice connessione internet, inoltre, potranno fruire di informazioni e servizi oggi erogati con le metodologie tradizionali (sportello) o mediante *call-center*. Le attività realizzate sono riconducibili alle seguenti tre categorie:

- 1) Architettura del sistema informativo centrale;
- 2) Pagamenti *on-line*;
- 3) Definizione della tipologia dei servizi e della modalità di erogazione/fruizione²⁷.

4.10. Attuazione dei programmi finanziati dallo Stato nel settore delle infrastrutture per i trasporti intermodali (INTERPORTI)²⁸.

Il sistema interportuale è indicato fra quelli aventi maggior rilevanza per l’intermodalità in funzione del trasporto combinato.

La legge 4 agosto 1990, n. 240, al Capo 1°, prevede interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci, intendendo per interporto “un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di 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”.

Attraverso la realizzazione degli interporti, le varie aree territoriali del Paese dovrebbero, dunque, trovare una equilibrata integrazione con la rete complessiva dei trasporti, anche con riguardo alle interrelazioni con l’estero.

L’art. 6, comma 2, della citata legge 240 del 1990 autorizza il Ministro dei trasporti e della navigazione a concedere, in favore dei soggetti gestori degli interporti, un contributo in misura pari al 5 per cento semestrale, per la durata di 15 anni, commisurato alla spesa autorizzata per gli investimenti.

Le modalità per la concessione e l’erogazione di contributi sono state determinate con decreto del Ministro del tesoro, come disposto dal comma 3, art. 6 della medesima legge.

Oltre al finanziamento previsto dalla legge 240 del 1990, gli interporti hanno beneficiato di provvidenze disposte con le leggi di intervento nelle aree depresse, ossia la legge n. 341 del 1995, la legge n. 641 del 1996 e la legge n. 135 del 1997. Tali risorse sono affluite nel capitolo di spesa 7315 per gli esercizi finanziari 1998 e 1999 e nel capitolo 7046 per gli esercizi finanziari 2000 e 2001 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

²⁷ In merito al primo punto, nel corso del mese di giugno del 2003 è avvenuta la migrazione del sistema operativo centrale del CED, da una piattaforma HW e SW proprietaria e non allineata all’attuale livello tecnologico, ad una, completamente nuova, basata su architetture standard e scalabili.

Relativamente al secondo punto, il Ministero è in procinto di dotarsi di sistemi *on line* di tutti i pagamenti a qualsiasi titolo dovuti ai sensi del disposto dell’articolo 4, comma 171, della legge n. 350/2003. A tal fine, lo stesso articolo di legge autorizza il Ministero a stipulare una apposita convenzione con la Società Poste italiane per la costruzione dell’infrastruttura e la gestione del servizio. La convenzione è stata già perfezionata con la predetta società.

In merito al terzo punto, è stato predisposto uno studio dettagliato dei servizi erogati, con la precisa indicazione di quelli che, almeno in una prima fase di implementazione del portale, potranno trovare spazio su questo; sono state, inoltre, definite le modalità di erogazione/fruizione dei servizi da parte dell’utente.

²⁸ Si segnala la delibera della Sezione del controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, II collegio, n. 27/2003/G di approvazione della Relazione sul risultato dell’indagine concernente “Interventi per il trasporto intermodale”.

Va, inoltre, osservato che l'art. 9 della legge n. 454 del 1997 ha previsto un contributo quindicennale di 10 miliardi di lire annui a decorrere dal 1997; altresì, la legge n. 413 del 1998 all'art. 9, comma 3, ha rifinanziato la citata legge n. 454 del 1997 autorizzando un ulteriore contributo quindicennale di 20 miliardi di lire annui a decorrere dall'anno 2000, nonché al comma 4 ha previsto il rifinanziamento della legge n. 240 del 1990, con un limite di impegno quindicennale di 21,8 miliardi di lire.

Al riguardo si fa presente che il 95 per cento delle risorse autorizzate dall'art. 9, comma 3, della legge n. 454 del 1997 (10 miliardi di lire per 15 anni) sono state portate in economia come disposto dalla legge n. 246 del 2002.

Si segnala, infine, che recentemente sono state ripartite proprio le risorse previste dall'art. 9, comma 3, della legge 413 del 1998 pari a 101.960.000,00 euro (= 197.422.089.200 lire) con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 4 dicembre 2002 e registrato dalla Corte. Le risorse finanziarie stanziare con le leggi di cui sopra sono state ripartite nello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione, ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli esercizi finanziari dal 1992 al 1999 nel capitolo 7308 e nel capitolo 7045 per gli esercizi finanziari 2000 e 2001.

Nel nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica 2001, "per consentire un utilizzo più efficiente e sostenibile del trasporto merci e raggiungere una dotazione di servizi di alta qualità, si propone di privilegiare, nelle scelte di carattere finanziario, normativo, infrastrutturale e sistemico, quelle che meglio rispondono ai requisiti richiesti dalla domanda di logistica integrata". Riguardo l'intermodalità merci si intende un sistema di trasporto di un'unità di carico, con percorso effettuato su mezzi diversi (strada, ferrovia, nave, aereo); un sistema favorevole anche dal punto di vista economico, con un risparmio sui costi sia interni che esterni, grazie alla sua struttura principale che è appunto l'INTERPORTO.

Per quanto concerne gli investimenti infrastrutturali relativi all'intermodalità merci, il Piano generale dei trasporti 2001 si propone lo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso. Per conseguire tale obiettivo è stato individuato un Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) inteso ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto con miglioramento della qualità degli stessi, nonché di seguire strategie infrastrutturali di mercato, normative e organizzative con salvaguardia dell'ambiente e miglioramento della sicurezza. La funzionalità del sistema dovrà essere garantita, anche finanziariamente, dallo Stato.

Nel suindicato sistema vengono inseriti i 12 interporti attualmente in attività o in corso di realizzazione, ai quali si aggiungono gli interporti di importanza nazionale fra quelli che sono attualmente in via di definizione.

Riguardo la definizione e attuazione di interventi o di opere che richiedono, per la loro realizzazione, l'azione coordinata di regioni, province e comuni, l'art. 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 prevede che "il presidente della Regione o il presidente della Provincia o il sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinare i tempi, le modalità, il finanziamento e ogni altro annesso adempimento".

Un intervento specifico, circa il trasporto intermodale, viene operato con la legge 5 marzo 2001 n. 57, che al comma 2 dell'art. 24 - "delega per il completamento della rete interportuale nazionale" - ha abrogato le disposizioni concernenti il piano quinquennale degli interporti, in attesa di un d.lgs. per il riordino della normativa vigente in materia di interventi a favore delle infrastrutture intermodali. Altresì, al comma 5 è prevista l'emanazione del regolamento, da adottare ai sensi dell'art. 17, comma 1, lettera b) della legge 23 agosto 1988, n. 400, nel quale vengono definite le procedure di attuazione del sopracitato decreto legislativo. Successivamente l'Amministrazione, riguardo la predisposizione dello schema del decreto legislativo entro il mese di aprile 2002, aveva segnalato le difficoltà dei tempi non compatibili con la possibilità di utilizzo delle risorse finanziarie;