

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. CCVIII
n. 25

RELAZIONE

SULLO STATO DELLA SPESA, SULL'EFFICACIA
NELL'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE E SUL GRADO DI
EFFICIENZA DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA SVOLTA
DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI

(Anno 2009)

(Articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(MATTEOLI)

—————
Comunicata alla Presidenza il 22 giugno 2010
—————



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

RAPPORTO DI PERFORMANCE
2009

Premessa

Ai sensi dell'art. 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dall'art. 10 della legge 4 marzo 2009, n. 15, ciascun Ministro, entro il 15 giugno di ogni anno, trasmette alle Camere, per l'esame delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per profili di coerenza ordinamentale e finanziaria, una relazione, in ordine all'anno precedente, sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse nelle amministrazioni di rispettiva competenza e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta, con riferimento alle missioni e ai programmi in cui si articola il bilancio.

Dette relazioni sono predisposte sulla base di un'istruttoria effettuata dai Servizi di controllo interno (sostituiti, in base al decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150, dagli Organismi indipendenti di valutazione della performance), secondo le linee guida fornite, ai sensi del richiamato art. 3, comma 69, dal Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato, insediato presso il Dipartimento per l'attuazione del programma di Governo.

Per l'anno 2009, le menzionate linee guida risultano allegate, costituendone parte integrante, alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 febbraio 2009 sulla programmazione strategica 2009-2010 delle Amministrazioni responsabili dell'attuazione del Programma di Governo.

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, per l'anno 2009, i risultati dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raggiunti con le risorse assegnate e spese nell'anno di riferimento, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate linee guida.

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche.

Nell'anno 2009, si è completato il processo di riorganizzazione del Ministero, che ha profondamente modificato l'assetto delle strutture coinvolte, ai sensi del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 121.

Come noto, detto decreto legge, nel disciplinare il riordino della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri in relazione al nuovo assetto strutturale del Governo, come ridefinito dall'articolo 1, commi 376 e 377 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ha sancito l'accorpamento dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti nell'unico Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La previsione di detto accorpamento ha richiesto, ai fini della sua attuazione, un complesso iter normativo, procedurale e organizzativo, iniziato nel 2008, con le variazioni di bilancio occorrenti a garantire l'unicità del Ministero e l'emanazione dei regolamenti previsti dall'articolo 1, comma 16, del menzionato decreto legge n.85/2008, finalizzati a ridefinire gli assetti organizzativi dei Ministeri unificati e il numero massimo delle strutture di primo livello, ossia di livello dirigenziale generale, in modo da assicurare, al termine del processo di riorganizzazione, la riduzione almeno del 20% della somma dei limiti delle spese strumentali e di funzionamento previsti, rispettivamente, per i Ministeri di origine ed il Ministero di destinazione.

I predetti regolamenti, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stati emanati con i decreti del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 e n. 212, pubblicati sulla GU del 5 gennaio 2009 ed entrati in vigore il 20 gennaio 2009. Gli stessi hanno disciplinato, rispettivamente, la riorganizzazione delle predette strutture di primo livello del Ministero, nelle sue articolazioni centrali e periferiche, e degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro. Nel corso dell'anno 2009, si è provveduto a dare attuazione alla nuova organizzazione, procedendo, per la quasi totalità delle medesime strutture di primo livello, alla nomina dei titolari e alla stipula dei relativi contratti.

Peraltro, con decreto ministeriale del 2 aprile 2009, n. 307, registrato alla Corte dei Conti il 20 maggio 2009, è stata regolamentata l'organizzazione delle strutture di 2° livello, ossia degli uffici di livello dirigenziale non generale, sia dell'articolazione centrale che periferica del Ministero, con l'individuazione dei relativi compiti, procedendo, poi, alla definizione di tutti gli atti preliminari alla copertura dei relativi posti di direzione fino alla loro messa a bando.

L'unificazione della direzione politica nei comparti delle infrastrutture e dei trasporti ha rappresentato la condizione indispensabile per una programmazione unitaria e coordinata finalizzata a superare le gravi carenze di detti settori, altamente penalizzati dalla precedente divisione dei due Dicasteri ad essi preposti.

In particolare, il superamento di tale divisione ed il riassetto del Ministero ha costituito il punto di partenza necessario per l'attuazione dei nuovi indirizzi politico-programmatici in materia, contenuti nel DPEF di riferimento 2009-2013 e incentrati soprattutto sul:

- ❖ rilancio dell'infrastrutturazione organica del Paese, attraverso la ripresa del Piano decennale delle infrastrutture strategiche di cui alla "legge obiettivo", con nuovi finanziamenti destinati al settore e l'apertura accelerata dei cantieri rimasti bloccati o non ancora avviati nella precedente legislatura per motivi procedurali o localistici e con un'attenzione particolare alle esigenze infrastrutturali del Mezzogiorno mediante il rispetto delle percentuali di riferimento della

- ❖ quota di investimenti nazionali ed il trasferimento delle risorse comunitarie destinate al settore;
- ❖ rinnovato impulso agli interventi sugli schemi idrici per ottimizzare l'uso di una risorsa sempre più rara e determinante per la qualità della vita;
- ❖ il perseguimento di una nuova politica della città e della casa per superare in maniera organica e strutturale il disagio sociale e il degrado urbano derivante da fenomeni di alta tensione abitativa, mediante la predisposizione di un apposito piano rivolto a consentire l'accesso al mercato della prima casa prioritariamente a categorie sociali in difficoltà, quali nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito, anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate, soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio, altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'art. 1 della legge 9/2007, immigrati regolari;
- ❖ la realizzazione di interventi organici e strutturali per determinare un'offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della gente e del mondo della produzione e del commercio attraverso, in particolare, una riforma organica del trasporto pubblico locale incentrata sulla liberalizzazione, della portualità, al fine di consentire un'organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale e dell'interportualità, alla luce del nuovo assetto delle reti TEN'T, del nuovo modello delle Piastre logistiche e del Piano della logistica approvato dal CIPE, nonché attraverso l'incentivazione del trasporto merci su ferrovia e via mare e l'adozione di un "Piano di impresa Paese dell'offerta aeroportuale";
- ❖ la garanzia di una maggiore sicurezza nei lavori pubblici e nei trasporti, con particolare riguardo alla sicurezza nei cantieri e alle problematiche di sicurezza nella circolazione stradale, al fine di ridurre il numero delle vittime di incidenti sul lavoro e sulla strada.

Nell'ambito del quadro generale di riferimento, inerente il riassetto organizzativo e funzionale delle strutture ministeriali interessate e i nuovi indirizzi politico-programmatici sopra indicati, le priorità politiche di settore, da realizzare per l'anno 2009, sono state determinate con l'atto di indirizzo del competente Ministro del 29 luglio 2008, n. 94/3.1, come di seguito specificato:

- **Priorità politica 1 "Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere"**, finalizzata :
 - al rilancio della "Legge Obiettivo" e delle Grandi Opere, attraverso la realizzazione degli interventi prioritari, anche a carattere transnazionale, in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione;
 - alla realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici;
 - al rilancio dell'edilizia statale e delle politiche abitative, anche attraverso la realizzazione di un "Piano Casa" a favore dei giovani e delle famiglie;
 - ad interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno e all'attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013;
- **Priorità politica 2 "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti"**, rivolta ad attuare interventi per:
 - il rilancio dell'integrazione dei sistemi di trasporto, anche attraverso una maggiore competizione tra gli operatori, ai fini di una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
 - il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale;
 - il sostegno del trasporto marittimo, con riguardo alle autostrade del mare, al potenziamento degli impianti e dei servizi portuali, allo sviluppo dell'intermodalità, all'ampliamento dell'autonomia funzionale delle autorità portuali;
 - il rilancio del trasporto aereo, con la valorizzazione degli "Hub" di Malpensa e di Fiumicino e

con l'integrazione della rete aeroportuale italiana e internazionale, anche a garanzia della continuità territoriale.

- **Priorità politica 3 “Sicurezza”**, con lo scopo di assicurare:
 - il miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto;
 - il miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture;
 - la vigilanza delle coste;
 - la salvaguardia della vita umana in mare.

- **Priorità politica 4 “Ammodernamento del Ministero”**, con l'obiettivo di porre in essere azioni per:
 - l'ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso una crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche;
 - il rafforzamento della comunicazione interna ed esterna; il consolidamento della gestione per obiettivi e del sistema informatico per la contabilità analitica per centri di costo;
 - la valorizzazione delle risorse interne e il miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua;
 - la semplificazione amministrativa, finalizzata anche all'eliminazione di adempimenti burocratici superflui e costosi

Per l'attuazione delle predette priorità politiche, con la direttiva ministeriale per l'attività amministrativa e la gestione del 14 gennaio 2009, n. 12, sono stati determinati gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno, da parte delle strutture ministeriali interessate, con riferimento alle missioni e ai programmi del bilancio del Ministero di cui al paragrafo seguente.

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione

Le missioni e i programmi dello stato di previsione della spesa, per l'anno 2009, del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, di cui al prospetto riassuntivo allegato (tav.1), con l'indicazione delle attività connesse, secondo il documento "Missioni e Programmi" delle amministrazioni centrali dello Stato 2009" elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, risultano, nel complesso, rispettivamente, n. 7 e n. 21, come di seguito specificato, riportando la numerazione con la quale risultano contraddistinti nel bilancio dell'anno di riferimento:

- Missione 7 "*Ordine pubblico e sicurezza*", condivisa con i Ministeri dell'interno, dell'economia e delle finanze, delle politiche agricole, alimentari e forestali. Tale missione comprende, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un solo programma:
 - ✓ Programma 7 "*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*" per assicurare:
 - il controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di ship-security e port facilities-security e attività anticrimine e antimigrazione in concorso con le Forze di polizia;
 - la prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli;
 - la vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche, al fine di preservarle e di tutelarne i beni archeologici sommersi;
 - salvaguardia della fauna marina mediante regolamentazione e controllo delle attività di pesca;
 - controllo del demanio marittimo;
 - concorso in soccorsi per disastri naturali;
 - gestione amministrativa, reclutamento e mobilitazione del personale della Marina Militare;

- Missione 13 "*Diritto alla mobilità*" articolata in n. 7 programmi :
 - ✓ Programma 1 "*Gestione della sicurezza e della mobilità stradale*" inerente :
 - la regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale;
 - l'applicazione del piano nazionale della sicurezza stradale;
 - lo sviluppo delle attività di servizio della Motorizzazione Civile ai cittadini e alle imprese.

 - ✓ Programma 2 "*Logistica ed intermodalità nel trasporto* concernente:
 - la pianificazione, lo sviluppo e la vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transhipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi, gli interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto, la pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale.

 - ✓ Programma 3 "*Sistemi portuali*" riguardante:
 - gli interventi per gli hub portuali di interesse nazionale e il potenziamento dei sistemi portuali di interesse nazionale;
 - lo sviluppo degli interscambi marittimi e delle attività dei porti;
 - il fondo perequativo alle Autorità Portuali;
 - il programma triennale delle opere portuali.

- ✓ *Programma 4 “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”* comprendente:
 - la regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale;
 - la partecipazione ad organismi internazionali;
 - il coordinamento e la supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi;
 - lo sviluppo del sistema aeroportuale;
 - l'applicazione normativa e le verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo;
 - la vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali.

- ✓ *Programma 5 “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”* in materia di:
 - sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotaia nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete;
 - contratto di servizio con Trenitalia;
 - applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario;
 - contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.)

- ✓ *Programma 6 “Sviluppo della mobilità locale”* rivolto all'attuazione delle politiche per :
 - lo sviluppo del trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari;
 - l'organizzazione, il coordinamento e la regolamentazione della navigazione costiera ed interna.

- ✓ *Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”* concernente:
 - lo sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne attraverso la regolamentazione giuridico-amministrativa delle navi e delle unità da diporto e lo sviluppo del trasporto marittimo attraverso la promozione di attività internazionali in ambito U.E., O.C.S.E. e I.M.O e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalmeccanica;
 - l'attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale mediante la disciplina del relativo lavoro, la gestione degli uffici di collocamento della gente di mare e gli interventi per la formazione e l'addestramento;
 - l'applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”.

La suindicata missione “*Diritto alla mobilità*” risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze, che partecipa alla stessa con il programma n. 8 “*Sostegno allo sviluppo del trasporto*”, nel quale sono ricomprese le attività inerenti:

- i contratti di servizio per trasferimenti correnti al gruppo FS Spa, ANAS Spa e ENAV Spa.;
- i mutui per sistemi ferroviari passanti, metropolitane e parcheggi;
- il progetto Malpensa 2000;
- i trasferimenti a Fincantieri e Credito navale, nonché all'Agenzia Sicurezza del Volo.

- *Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” articolata in n. 7 programmi:*
- ✓ *Programma 3 “Opere strategiche” riguardante:*
 - la progettazione per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale e delle opere di captazione ed adduzione di risorse idriche;
 - ✓ *Programma 4 “Sistemi ferroviari locali” relativo al:*
 - contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.)
 - ✓ *Programma 5 “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” in materia di:*
 - approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica;
 - approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate;
 - finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia.
 - ✓ *Programma 9 “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture” finalizzato ad assicurare:*
 - consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici;
 - certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni;
 - supporto in materia di regolazione;
 - normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera;
 - opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilità ciclistica.
 - ✓ *Programma 10 “Edilizia statale e interventi speciali” inerente :*
 - la realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche;
 - la definizione del programma di edilizia penitenziaria;
 - interventi speciali.
 - ✓ *Programma 11 “Sistemi stradali, autostradali e intermodali” comprendente:*
 - interventi finanziari Convenzione ANAS;
 - vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale;
 - approvazione concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture viarie;
 - interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali, con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse.
 - ✓ *Programma 12 “Infrastrutture portuali ed aeroportuali” rivolto a realizzare:*
 - il programma triennale delle opere portuali;
 - la vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali

La missione “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” risulta condivisa con il Ministero

dell'economia e delle finanze che partecipa alla stessa con il programma 8 "Opere pubbliche e infrastrutture", nel quale sono ricomprese le attività concernenti:

- la salvaguardia di Venezia,
- "Torino 2006";
- le infrastrutture della Guardia di Finanza;
- l'Autorità di vigilanza LL.PP.;
- i trasferimenti per l'edilizia;

➤ *Missione 17 "Ricerca e innovazione"*, missione condivisa con i Ministeri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i beni e le attività culturali, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, della difesa, dell'economia e delle finanze, del lavoro, della salute e delle politiche sociali. Anche detta missione comprende, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esclusivamente un programma:

✓ *Programma 6 "Ricerca nel settore dei trasporti"* finalizzato a favorire:

- la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attività in ambito internazionale;
- lo sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull'autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaia e aereo;
- l'incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore.

➤ *Missione 19 "Casa e assetto urbanistico"* articolata nei due programmi appresso specificati:

✓ *Programma 2 "Politiche abitative"* per le attività connesse alla :

- definizione del programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata;
- vigilanza su cooperative edilizie;
- utilizzazione del fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni;

✓ *Programma 3 "Politiche urbani e territoriali"* per le azioni nell'ambito di:

- programmi di riqualificazione urbana e recupero del patrimonio edilizio;
- monitoraggio e supporto agli enti locali ed alle regioni per la repressione del fenomeno dell'abusivismo edilizio e delle violazioni urbanistiche;
- programmi di sviluppo del sistema città;
- pianificazione degli interventi ordinari per la definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale;
- coordinamento con l'Unione Europea in materia di governo del territorio;
- interventi per pubbliche calamità: primo intervento e risanamento di opere, interventi di ricostruzione in zone terremotate della Campania, Basilicata, Puglia e Calabria (1980-81-82);
- tutela e valorizzazione dei beni archeologici, architettonici, monumentali, artistici, storici ed etnoantropologici;
- interventi relativi ai percorsi giubilari della Regione Lazio e città di Roma;
- Roma Capitale, Città di Urbino.

La Missione "Casa e assetto urbanistico" risulta condivisa con il Ministero

dell'economia e delle finanze che partecipa ad essa con il programma 1 " *Edilizia abitativa e politiche territoriali* ", nel quale sono ricomprese le attività inerenti:

- i mutui per l'edilizia residenziale a seguito di eventi calamitosi;
- i trasferimenti ai fondi per le spese sostenute dalle famiglie per esigenze abitative di studenti universitari, il fondo giovani coppie, i fondi per costruzione di immobili della Guardia di Finanza.

➤ *Missione 32 "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche"*, condivisa con tutti i Ministeri, comprendente due programmi anch'essi comuni per tutte le amministrazioni:

- ✓ *Programma 2 "Indirizzo politico"* rivolto all'espletamento delle seguenti attività:
 - programmazione e coordinamento dell'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il Ministero (attività di diretta collaborazione all'opera del Ministro);
 - valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo.
- ✓ *Programma 3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"* relativo allo svolgimento di:
 - attività strumentali a supporto dell'Amministrazione per garantirne il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attività di informazione e di comunicazione...).

➤ *Missione 33 "Fondi da ripartire"*, anch'essa condivisa con tutti i Ministeri e comprendente un unico programma:

- ✓ *Programma 1 "Fondi da assegnare"* in materia di:
 - risorse da assegnare in ambito PA;
 - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione.

La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane.

A seguito del processo di riorganizzazione conseguente all'unificazione dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti nell'unico Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come delineato in sintesi al paragrafo 1, l'Amministrazione, in base alle disposizioni del richiamato DPR n. 211/2008, risulta articolata in relazione alle strutture di primo livello, ossia di livello dirigenziale generale:

- a livello centrale, in due Dipartimenti:
 - Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, articolato in n. 9 Direzioni generali;
 - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, anch'esso articolato in n. 9 Direzioni generali;
- a livello periferico in:
 - n. 9 Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal primo Dipartimento suindicato, comprendenti gli Uffici per le risorse umane, affari generali, programmazione, bilancio e contabilità, gli Uffici tecnici, gli Uffici tecnici per le dighe, gli Uffici per le opere marittime e gli Uffici amministrativi;
 - n. 5 Direzioni generali territoriali, dipendenti dal secondo Dipartimento citato e nelle quali confluiscono gli Uffici motorizzazione civile, i Centri prova autoveicoli e gli Uffici trasporti ad impianti fissi.

Inoltre, alla stregua della nuova organizzazione prevista, operano, altresì, presso il Ministero, con le specifiche peculiarità dei propri status:

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ai sensi dell'articolo 2 del DPR n. 211/2008 e svolge le funzioni di competenza nelle materie indicate all'art.7 del medesimo DPR;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, articolato in cinque sezioni e che esercita, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del citato DPR n. 211/2008, le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal DPR 27 aprile 2006, n. 204;
- la Struttura Tecnica di Missione di cui all'articolo 163 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici che svolge le funzioni di cui all'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144;
- l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, deputato a svolgere i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, chiamata a svolgere i compiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ed il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercitano le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284;
- gli altri organismi collegiali previsti da norme di legge.

Tra le strutture suindicate, il menzionato DPR n. 211/2008 individua quali Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279:

- esplicitamente, all'articolo 3, comma 2, i due Dipartimenti sopra indicati e il Comando

generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

- per rinvio, all'articolo 4, comma 3, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, laddove, come detto, stabilisce che esso esercita le funzioni di competenza secondo le modalità indicate dal DPR 27 aprile 2006, n. 204, che, all'articolo 11, comma 1, prevede che esso costituisce Centro di responsabilità amministrativa ai sensi del richiamato articolo 3 del decreto legislativo n. 279/1997 e dell'articolo 7, comma 5, della legge 1 agosto 2002, n. 166.

Nello specifico, dal suindicato Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, a livello centrale, dipendono:

1. la Direzione generale del personale e degli affari generali, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale per le politiche abitative, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale per le infrastrutture stradali, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
6. la Direzione generale per la regolazione e i contratti pubblici, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
7. la Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
8. la Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità ferroviaria, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
9. la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali.

Dal medesimo Dipartimento, a livello periferico, dipendono funzionalmente:

1. il Provveditorato interregionale Piemonte-Valle d'Aosta, con sede in Torino, articolato in quattro uffici dirigenziali non generali;
2. il Provveditorato interregionale Lombardia-Liguria, con sede in Milano e sede coordinata in Genova, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
3. il Provveditorato interregionale Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia, con sede in Venezia e sedi coordinate in Trento e in Trieste, articolato in dodici uffici dirigenziali non generali;
4. il Provveditorato interregionale Emilia-Romagna-Marche, con sede in Bologna e sede coordinata in Ancona, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
5. il Provveditorato interregionale Toscana-Umbria, con sede in Firenze e sede coordinata in Perugia, articolato in otto uffici dirigenziali non generali;
6. il Provveditorato interregionale Lazio-Abruzzo-Sardegna, con sede in Roma e sedi coordinate in L'Aquila e in Cagliari, articolato in dodici uffici dirigenziali non generali, denominati uffici;
7. il Provveditorato interregionale Campania-Molise, con sede in Napoli e sede coordinata in Campobasso, articolato in nove uffici dirigenziali non generali;
8. il Provveditorato interregionale Puglia-Basilicata, con sede in Bari e sede coordinata in Potenza, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
9. il Provveditorato interregionale Calabria-Sicilia con sede in Palermo e sede coordinata in Catanzaro, articolato in nove uffici dirigenziali non generali.

Dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, a livello

centrale di pendono:

1. la Direzione generale per la motorizzazione, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale per la sicurezza stradale, costituita da n. 5 uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale per il trasporto ferroviario, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale per il trasporto pubblico locale, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
6. la Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acque interne, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
7. la Direzione generale per i porti, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
8. la Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
9. la Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, costituita da n. 5 uffici dirigenziali non generali.

A livello periferico, da quest'ultimo Dipartimento di pendono gerarchicamente:

1. la Direzione generale territoriale del Nord-Ovest, per gli uffici aventi sede nelle regioni Piemonte-Valle d'Aosta, Lombardia-Liguria, con sede in Milano, articolata in sedici uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale territoriale del Nord-Est, per gli uffici aventi sede nelle regioni Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, con sede in Venezia, articolata in dodici uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale territoriale del Centro-Nord e Sardegna, per gli uffici aventi sede nelle regioni Toscana-Umbria, Marche-Lazio e Sardegna, con sede in Roma, articolata in dodici uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale territoriale del Centro-Sud per gli uffici aventi sede nelle regioni Campania-Abruzzo e Molise, con sede in Napoli, articolata in otto uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale territoriale del Sud e Sicilia, per gli uffici aventi sede nelle regioni: Puglia-Basilicata, Calabria e Sicilia con sede in Bari, articolata in nove uffici dirigenziali non generali.

Per quanto concerne, poi, l'organizzazione delle strutture di 2° livello, ossia degli uffici di livello dirigenziale non generale sia dell'articolazione centrale che periferica del Ministero, la stessa, come detto, risulta disciplinata con decreto ministeriale del 2 aprile 2009, n. 307.

Il Ministero così articolato esercita, ai sensi del menzionato DPR n. 211/2008, le funzioni previste dall'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni, nelle seguenti aree funzionali:

- a) programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche e acquedottistiche, e delle altre opere pubbliche di competenza dello Stato, ad eccezione di quelle in materia di difesa; qualificazione degli esecutori di lavori pubblici; costruzioni nelle zone sismiche;
- b) edilizia residenziale: aree urbane;
- c) navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della

navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e trasporto aereo;

d) trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;

d-bis) sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dagli articoli 41 e 42, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 300/1999, ivi comprese le espropriazioni;

d-ter) pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;

d-quater) politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

Inoltre, in base alla medesima normativa di riforma e del decreto legislativo n. 300/1999, il Ministero svolge funzioni e compiti di:

- monitoraggio, controllo e vigilanza nelle predette aree funzionali;
- vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio, fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- organismo investigativo, secondo quanto previsto dagli articoli 4 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

In particolare, circa le specifiche competenze delle principali strutture organizzative suindicate, si precisa quanto segue:

▪ il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, ai sensi dell'art. 3 del DPR n. 211/08, esercita le funzioni e i compiti di spettanza statale, di cui all'art. 42 del decreto legislativo n. 300/99, nelle aree di pertinenza così individuate: politiche per il personale; coordinamento e supporto alla redazione del bilancio del Ministero; relazioni sindacali; affari generali; infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità ferroviaria; identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale; pianificazione generale delle infrastrutture; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa comunitaria; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; realizzazione di programmi speciali; grandi eventi; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rete nazionale stradale ed autostradale; convenzioni uniche autostradali e relativi piani economico-finanziari; edilizia residenziale; edilizia demaniale; politiche abitative e dell'edilizia, concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; programmi di riqualificazione urbana; repressione dell'abusivismo; dighe ed infrastrutture idriche ed elettriche; norme tecniche di costruzione e sicurezza nell'esecuzione delle opere pubbliche; verifica del rispetto dei piani di sicurezza e delle norme di sicurezza; sicurezza nelle gallerie; monitoraggio delle infrastrutture per la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa;

▪ I Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, ferme restando le competenze in materia infrastrutturale delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano, assicurano, in sede decentrata, l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42, comma 1, lettere a), b), d-ter), d-quater) e, per quanto di competenza, lettera d-bis) del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni.

Fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, i Provveditorati interregionali svolgono, in particolare, le funzioni di competenza nei seguenti ambiti di attività:

- opere pubbliche di competenza del Ministero;

- attività di vigilanza sulle opere pubbliche finanziate dal Ministero e da altri Enti pubblici;
- attività di supporto su base convenzionale nella programmazione, progettazione ed esecuzione di opere anche di competenza di Amministrazioni non statali, anche ad ordinamento autonomo, economico e non, nonché di Enti ed organismi pubblici;
- attività di competenza statale di supporto alla repressione dell'abusivismo edilizio;
- supporto all'attività di vigilanza sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture autostradali;
- supporto alla attività di gestione dei programmi di iniziativa comunitaria;
- attività di vigilanza per l'edilizia economica e popolare;
- supporto alle attività della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture;
- supporto alla Direzione generale per le infrastrutture stradali, per le attività di competenza;
- espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

▪ il Consiglio superiore dei lavori pubblici esercita, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del medesimo DPR n. 211/08, le funzioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 2006, n. 204. Alla stregua dell'art. 2 di tale ultimo decreto, il Consiglio:

a) svolge funzioni consultive ed esprime pareri circa:

- i progetti di lavori pubblici di competenza statale e i progetti relativi all'informatica ed alle infrastrutture tecnologiche a servizio dei trasporti, di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 2;

- le linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale, le linee generali della programmazione delle grandi reti di interesse nazionale, i piani aeroportuali e le vie di navigazione di interesse nazionale, i programmi di lavori pubblici, i progetti delle opere pubbliche o di interesse pubblico, i progetti delle altre amministrazioni pubbliche;

- ogni altra questione, ove sia previsto dalle norme vigenti;

- i testi delle norme tecniche di cui al comma 2, lettere a) e b) del medesimo art. 2, nonché le relative circolari e linee guida;

- le questioni pertinenti comunque le predette materie sottoposte al suo esame dagli organi costituzionali, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, da singoli Ministri, dai presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, dagli enti locali, da altri enti pubblici, dalla Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici e dalle altre autorità indipendenti;

b) cura la predisposizione delle norme tecniche fondamentali sulla sicurezza minima delle costruzioni da osservarsi su tutto il territorio nazionale;

c) esercita il coordinamento tecnico-scientifico dell'attività normativa, nazionale ed in ambito europeo, nei settori indicati al comma 3 dell'art. 2 sopra menzionato;

d) esercita, d'intesa con il Consiglio nazionale delle ricerche, la vigilanza sugli enti di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, che svolgono le funzioni di organismo di normalizzazione limitatamente al campo dell'ingegneria civile e strutturale ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni;

e) su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può svolgere specifiche missioni tecniche in merito a problematiche di particolare complessità;

f) svolge attività di consulenza per l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, per le questioni di ordine tecnico e per ogni altra questione per la quale l'Autorità ritiene di richiedere il parere;

g) predisponde annualmente una relazione al Parlamento che dia conto dell'attività svolta, nonché delle principali tematiche emerse nel corso dell'anno nei diversi settori dell'ingegneria.

▪ il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, ai sensi dell'art. 3 del DPR n. 211/08, esercita le funzioni e i compiti di spettanza statale, di cui all'art. 42 del decreto legislativo n. 300/99, nelle aree di pertinenza così individuate: programmazione,

indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli ed abilitazione conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; trasporto pubblico locale; piani urbani della mobilità, trasporto su ferrovia; vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie; autotrasporto di persone e cose; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici; conto nazionale dei trasporti; sistemi di trasporto a impianti fissi; trasporti esercitati in regime di concessione; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti terrestri; coordinamento, direzione e controllo delle attività delle direzioni generali territoriali; indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sulle autorità portuali e sulle attività nei porti; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo ed aereo; informatica di servizio, comunicazione istituzionale, consulenza tecnico-informatica alle direzioni generali ed alle strutture facenti capo al dipartimento di cui alla lettera a); coordinamento e propulsione delle attività delle Direzioni generali territoriali.

▪ Le Direzioni generali territoriali, ferme restando le competenze in materia di trasporti attribuite alle regioni, anche a statuto speciale, e alle province autonome di Trento e Bolzano e fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, assicurano, in sede periferica, l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42, comma 1, lettere c), d) e, per quanto di competenza, lettera d-bis), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni. In particolare, dette Direzioni svolgono le funzioni di competenza nei seguenti ambiti di attività:

- attività in materia di omologazione dei veicoli a motore, loro rimorchi, componenti ed unità tecniche indipendenti;
- attività in materia di collaudi e revisione dei veicoli in circolazione;
- attività in materia di conducenti: rilascio di patenti, certificati di abilitazione professionale;
- attività in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso di competenza statale;
- compiti di supporto tecnico e amministrativo per la realizzazione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- attività in materia di navigazione interna di competenza statale;
- attività in materia di immatricolazioni veicoli;
- circolazione e sicurezza stradale;
- rapporti istituzionali con le regioni, le province e con gli enti locali;
- funzioni di certificazione di qualità, ispezione e controllo tecnico;
- gestione del contenzioso nelle materie di competenza;
- coordinamento dell'interoperabilità dei sistemi di trasporto;
- espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- consulenza, assistenza, servizio, su base convenzionale, a pubbliche amministrazioni ed enti pubblici anche ad ordinamento autonomo nelle materie di competenza;
- attività in materia di autotrasporto;
- attività di formazione, aggiornamento e ricerca.

▪ Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ai sensi dell'art. 7 del DPR n. 211/2008, svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle seguenti materie:

- ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, organizzando e coordinando le relative attività di formazione, qualificazione ed addestramento;
- gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo;

- esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione marittima, inchieste sui sinistri marittimi e indagini sulle cause e circostanze dei sinistri marittimi a navi da carico e passeggeri, ivi compreso il supporto organizzativo alla Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi;
- rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione marittima;
- personale marittimo e relative qualifiche professionali; certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo; gestione del sistema informativo della gente di mare;
- coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle capitanerie di porto;
- predisposizione della normativa tecnica di settore;
- impiego del personale militare del Corpo delle capitanerie di porto;
- vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce.

Inoltre, in base al medesimo art. 7 sopra richiamato:

- a) il Corpo delle capitanerie di porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i servizi informativi e statistici, che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale;
- b) il Corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera continua a svolgere gli ulteriori compiti previsti dalla normativa vigente secondo le direttive dei Ministri competenti, prevedendo l'impiego di personale in funzione di collegamento per gli aspetti connessi alle materie di competenza.

Per quanto concerne le risorse umane adibite al funzionamento delle articolazioni centrali e periferiche del Ministero unificato, si precisa che l'art. 14 del DPR n. 211/2008 ha individuato, nell'allegata tabella A, la nuova dotazione organica del personale del Ministero unificato, prevedendo l'istituzione dei ruoli unici del personale dirigenziale e non dirigenziale nei quali dovranno confluire le unità di personale già in servizio presso l'ex Ministero delle infrastrutture e l'ex Ministero dei trasporti. Complessivamente, la dotazione organica del Ministero unificato è stata determinata in:

- n. 326 unità dirigenziali, di cui n. 47 di I fascia e n. 279 di II fascia;
- n. 10154 unità Aree, di cui n. 3894 di Area III, n. 5632 di Area II e n. 628 di Area I.

Rispetto a tale dotazione organica, il personale addetto alle strutture centrali e periferiche del Ministero, nel 2009, è risultato di:

- n. 261 unità dirigenziali, di cui n. 44 di I fascia e n. 217 di II fascia;
- n. 8771 unità Aree, di cui n. 3015 di Area 3, n. 4979 di Area 2 e n. 777 di Area 1.

Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero unificato ai sensi del DPR n. 211/2008, nonché del personale addetto, nell'anno 2009, alle strutture centrali e periferiche dello stesso (tav. 2), con la precisazione che i dati relativi a quest'ultimo sono in corso di elaborazione ai fini del conto annuale 2009 e, pertanto, suscettibili di parziali variazioni;
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l'indicazione della retribuzione media, come da dati definitivi del Conto annuale 2008 e da dati in corso di elaborazione e suscettibili di parziale modifica ai fini del Conto annuale 2009 (tav. 3).

4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti.

Come specificato al paragrafo 1, con la direttiva ministeriale del 14 gennaio 2009, n. 12, sono stati fissati, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dall'atto di indirizzo del 29 luglio 2008, n. 94/3.1, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle predette missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.

Si fornisce in allegato un quadro riepilogativo dei menzionati obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni e i programmi sopra specificati (tav. 4), nonché un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziata, impegnate e spese nell'anno 2009, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2008 e, limitatamente agli stanziamenti, con quelle previste per il 2010 e il 2011. (tav. 5).

In proposito, nell'evidenziare che la confrontabilità dei dati è parziale, in quanto alcuni programmi del bilancio 2009 hanno subito variazioni rispetto al 2008, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2008, dalla relazione della Corte dei Conti sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario di detto anno,
- per il 2009, da tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato;
- per il 2010 e 2011 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012.

In ordine ai risultati conseguiti mediante le attività rivolte alla realizzazione di dette priorità politiche e al raggiungimento dei relativi obiettivi strategici, in connessione con le specifiche missioni e i programmi del bilancio, si fa presente quanto segue.

Priorità politica 1 "Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere"

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***"Regolamentazione e monitoraggio delle Grandi Opere e realizzazione di interventi prioritari per lo sviluppo delle infrastrutture"***

L'obiettivo suindicato è correlato a diversi programmi nell'ambito della missione "Infrastrutture pubbliche e logistica", tra i quali rivestono maggior "peso" finanziario il programma "Opere Strategiche ed il programma "Edilizia statale e interventi speciali".

Il primo dei programmi indicati è finalizzato fondamentalmente a dare attuazione alla c.d."legge obiettivo" n.443/2001, in base alla quale è stato varato un programma di infrastrutture strategiche approvato con delibera CIPE del 21.12.2001, per un costo iniziale di 125,9 miliardi di euro. Successivamente, tale programma è stato modificato e integrato. In particolare, con delibera CIPE n.130/2006, i costi totali del programma sono stati rideterminati in aumento dai predetti 125,9 miliardi di euro a 174,3 miliardi di euro. Con successiva delibera n.69 del 2008, il CIPE ha espresso parere positivo sul DPEF 2009-2013, chiedendo a quest'Amministrazione un aggiornamento sui costi e sulle coperture delle opere inserite nel programma e sullo sviluppo delle iniziative comunitarie, con particolare riferimento alle Reti TEN-T. A seguito del nuovo quadro trasmesso dal Ministero, il CIPE, con delibera n.10 del 6 marzo 2009, ha elaborato la "Relazione sullo stato di attuazione del programma infrastrutture strategiche", nella quale, oltre all'elencazione delle opere deliberate dal CIPE nel periodo 2002-2008 e quantificate in 116,8 miliardi di euro, sono specificati la distribuzione settoriale delle stesse, l'articolazione delle risorse per fonti di finanziamento, le

assegnazioni del CIPE per macro-aree(Centro-Nord-Sud), lo stato di attuazione e il “Crono Programma di Spesa”. Nello specifico, si precisa che la ripartizione di dette opere strategiche per settore di intervento registra il 31,8 per cento delle risorse assegnato ai corridoi ferroviari, il 12,3 alle metropolitane, il 42,7 ai corridoi stradali, il 4 al Ponte sullo Stretto, lo 0,2 ai nodi intermodali (0,69 se si comprendono gli interporti), l'1,3 agli interventi di edilizia, l'1,2 agli schemi idrici.

Circa la ripartizione per aree geografiche, la stessa presenta il 28,24 per cento delle risorse destinato al Sud, il 16,6 al Centro e il 52,01 al Nord.

In sintesi, a fine anno 2009, le opere con disponibilità impegnate risultano pari a 33.189,300 milioni di euro, con l'attivazione di un volano di investimenti pari a 49 miliardi di euro, di cui il 41%, cioè oltre 13 miliardi di euro, è riferibile ad opere collocate nel Mezzogiorno.

Il predetto 41% del totale nazionale del valore delle opere e/o dei progetti con autonomia funzionale è per il 12,3% da riferire a opere completate, per il 18,23% a opere in gara, per il 3,97% a opere affidate e per il 65,5% a opere con lavori in corso.

Gli stessi importi per il Mezzogiorno sono rispettivamente per l'8,78% da riferire a opere completate, per il 27% in gara, per il 2,35% in affidamento e per il 61% con lavori in corso.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma “Opere strategiche” ammontano al 70,5 per cento circa delle autorizzazioni di cassa.

Circa l'altro programma indicato ”Edilizia statale e interventi speciali”, si evidenzia che sullo stesso gravano una pluralità di linee di azioni quali l'edilizia penitenziaria, l'edilizia di servizio, gli interventi nelle grandi città, il fondo per Roma Capitale.

1. Edilizia penitenziaria - Programma ordinario

Il costante aumento del numero di detenuti e le mutate esigenze degli stessi rendono necessario un continuo impegno finanziario dello Stato per adeguare, ampliare ed ammodernare le strutture esistenti, nonché per realizzare nuovi istituti penitenziari.

Al riguardo deve precisarsi che i progressi stanziamenti recati dalle leggi del settore sono stati più volte rimodulati dalle successive leggi finanziarie che hanno disposto lo slittamento di parte delle quote annuali, determinando un rallentamento nell'attuazione del programma in parola. La competenza ad esprimere parere vincolante sul programma è del Comitato Paritetico per l'edilizia penitenziaria, organo collegiale del Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti e del Ministero della giustizia, che ha deliberato, nel corso dell'esercizio finanziario 2005, l'assegnazione di 150 m.e. e, nel corso dell'esercizio 2006, l'assegnazione di 30 m.e.

Per gli esercizi 2007 e 2008 il capitolo di spesa 7473 correlato a detti fondi non è stato più rifinanziato, mentre con la legge finanziaria per l'anno 2008 è stata stanziata la somma di e.20 milioni per il medesimo anno (70 m.e. complessivi nel triennio) per un programma straordinario di adeguamento delle strutture esistenti o di realizzazione di nuovi edifici.

Detti stanziamenti hanno subito però tagli per 15 m.e. nel corso del medesimo esercizio, nonché per il 2009 e 2010 (ridotto rispettivamente a 0,4 m.e. e 5 m.e. circa).

A carico del fondo infrastrutture di cui all'art. 18 lett. B) del decreto legge n. 185/2008 convertito in legge n.2/2009 risultano anche deliberati dal CIPE 200 milioni di euro per l'edilizia penitenziaria, con programma approvato nella seduta del 31 luglio 2009, con riserva di assegnazione.

2. Edilizia demaniale

Il settore si avvale dei finanziamenti previsti annualmente in Bilancio per la realizzazione di interventi su edifici demaniali programmati su base triennale con relativo elenco annuale.

Nell'anno 2009, sono stati approvati i programmi di interventi e assegnate le relative risorse finanziarie per i sotto indicati stanziamenti:

Manutenzione ordinaria edifici pubblici e privati ad uso pubblico (cap.1783- €664.162,00);

Spese per immobili in uso alla Presidenza della Repubblica, Parlamento, Corte Costituzionale, etc. (cap. 7340 - € 23.798.622,00);

Manutenzione straordinaria edifici pubblici e statali (cap. 7341 - € 107.633.000,00)

Eliminazione barriere architettoniche (cap. 7344 - € 11.273.191,00).

I suddetti programmi triennali 2009-2011 predisposti dai competenti Provveditorati Interregionali per le OO.PP. sono stati approvati e pubblicati secondo le disposizioni di legge , nonché sono state assegnate le risorse per l' anno considerato.

In relazione agli stanziamenti previsti per il bilancio 2010 sui capitoli suddetti, si evidenzia che essi risultano ancora decrementati a seguito delle disposizioni della legge n. 133/2008.

3. Programma di Infrastrutture per le Forze di Polizia, ecc.

Per tale settore, l'art. 30 della legge n.166/02 ha autorizzato il finanziamento, con limiti di impegno quindicennali di € 30.000.000, decorrenti dal triennio 2002-2004, per l'attuazione di un programma pluriennale straordinario di interventi, al fine di realizzare infrastrutture ed impianti necessari allo sviluppo e all'ammodernamento delle strutture della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri, del Corpo della guardia di Finanza, del Corpo delle capitanerie di porto, del Corpo forestale dello Stato e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Per il parere sullo schema di programma, sulla base delle proposte pervenute dalle Forze di Polizia, è stato costituito un apposito Comitato. Il programma straordinario di interventi è stato approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e finanze (D.M. n. 760 es. del 7.8.2003, poi aggiornato dal D.M. n. 2047 del 13.7.2005).

Gli 81 interventi previsti in programma sono stati aggiudicati dai competenti Provveditorati Interregionali alle OO.PP., e di conseguenza si è proceduto ad impegnare l'intera serie di annualità decorrente dal 2002, pari a € 5.000.000, la serie di annualità decorrente dal 2003, per e. 10.000.000, e la quota di e. 15.000.000 a valere sulla serie di annualità decorrenti dall'anno 2004.

Sono stati autorizzati i trasferimenti di impegno ai competenti Provveditorati a tutto il 2009, ed assegnate le relative somme in termini di cassa.

4. Attività per Expo Milano 2015

L'art. 14 del decreto legge 25.6.08, n.112, convertito in legge n.133/08 ha autorizzato un finanziamento complessivo di 1.486 milioni di euro, a decorrere dal 2009 fino al 2015, per le opere ed attività connesse per la realizzazione dell'Expo Milano 2015.

Con DPCM 22 ottobre 2008 e successive modificazioni ed integrazioni, sono stati istituiti i seguenti organismi per la gestione delle suddette attività:

- tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovra regionali;
- Commissario Straordinario delegato dal Governo;

- la società Expo 2015 Spa è stata individuata quale assegnataria dei finanziamenti pubblici per l'attuazione delle predette opere.

Con l'art. 41, comma 16 quinquiesdecies del decreto legge n. 207/08, convertito in legge n. 14/09, è stata prevista l'erogazione a titolo di apporto del MEF al capitale sociale della Expo 2015 Spa di 4 m.e., a carico delle predette risorse, erogazione avvenuta nell'anno 2009.

Risulta integralmente impegnata la prima quota di finanziamento di 30 m.e. per il 2009, comprensiva della suddetta erogazione.

5. Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna

Legge n. 139 del 5 febbraio 1992, art. 2, comma 1

La Legge n. 139/92 per il proseguimento dei programmi di intervento per la salvaguardia di Venezia e il suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio- economico (legge 798/84), autorizza al concessionario dello Stato "Consorzio Venezia Nuova", per la realizzazione del Piano Generale degli Interventi di competenza dello Stato, da eseguirsi in concessione, nell'ambito della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991 tra il Magistrato alle Acque e il Consorzio Venezia Nuova (cap. n. 7187), limiti di impegno quindicennali, con decorrenza dal 1993, di importo pari a 34,86 milioni di euro e limiti di impegno quindicennali, con decorrenza dal 1994, di importo pari a 12,91 milioni di euro, per un importo complessivo dei limiti di impegno, alla fine dei 15 anni, pari a 716,58 milioni di euro.

Il concessionario "Consorzio Venezia Nuova", a valere sui limiti di impegno quindicennali autorizzati dalla legge n. 139/92, con decorrenza dal 1993 e dal 1994, ha stipulato con gli istituti finanziatori due contratti di finanziamento e successivi atti aggiuntivi, che hanno complessivamente reso disponibili 560,26 milioni di euro.

A valere su tali somme, il Magistrato alle Acque ha sottoscritto con il concessionario due Atti Attuativi (rep. n. 7322 del 3.12.1992 e rep. n. 7395 del 23.11.1993) alla Convenzione Generale rep. n. 7191/1991, e alcuni atti aggiuntivi agli Atti Attuativi stessi, per un importo complessivo di 560,26 milioni di euro.

Per l'Atto attuativo 7322/92 e per l'Atto 7395/93, è previsto il protrarsi delle rispettive autorizzazioni di spesa fino ad esaurimento negli anni 2007 e 2008.

Legge n. 139 del 5 febbraio 1992, art. 2, comma 4

Il sistema di realizzazione dei lavori per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna prevede interventi diretti da parte delle amministrazioni dei Comuni di Venezia e di Chioggia, della Provincia di Venezia, nonché di altre istituzioni locali minori e religiose, finanziati attraverso il ricorso al mutuo con istituti di credito; quest' Amministrazione provvede all'estinzione delle relative rate di ammortamento.

Il medesimo sistema prevede, altresì, il ricorso di interventi diretti del Magistrato alle Acque di Venezia, da attuare attraverso il regime della concessione.

AMMONTARE COMPLESSIVO DEI FINANZIAMENTI

CAP. 7186: milioni di euro 116,17 ;

CAP. 7187: milioni di euro 2705,27;

CAP. 7188: milioni di euro 2683,51

T O T A L E milioni di euro 5504,95

AMMONTARE ANNUALE DEI FINANZIAMENTI PER IL 2009

CAP. 7186 7,7 m.e.

CAP. 7187	132,5 m.e.
CAP. 7188	150,7 m.e.
TOTALE	euro 312,00 milioni.

Nel corso dell'esercizio 2009, sono state erogate le seguenti somme: cap. 7186 pagato 10,55 m.e.; cap. 7187 assegnazione 132,84 m.e.; cap. 7188 pagato 153,33 m.e.

LEGGE N. 798 del 29 novembre 1984, art. 3 , p. a)

Lo stanziamento iniziale (238 miliardi di vecchie lire, pari a 122,9 m.e.) previsto dalla legge sopra citata per studi, progettazioni, sperimentazioni ed opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna risulta oramai esaurito.

Parte dei fondi stanziati con l'art.1, comma 944, della legge n. 296/2006 (legge finanziaria per l'anno 2007) sono stati resi disponibili per la suddetta finalità sul capitolo di spesa 7197.

Dette disponibilità risultano quantificate in 24,5 m.e. per l'anno 2007, 5 m.e. per l'anno 2008, 5 m.e. per l'anno 2009, a seguito di apposita delibera di ripartizione del Comitato per la Salvaguardia di Venezia.

Del suddetto rifinanziamento, una quota pari a 35,5 m.e. risulta destinata direttamente alla Regione Veneto, mentre la restante quota parte di 45 m.e. viene resa disponibile mediante stanziamento sul capitolo di spesa 7198, in relazione ad interventi a favore dei Comuni di Venezia, Cavallino-Treporti e Chioggia.

Nel corso dell'esercizio 2009 sono state erogate le seguenti somme: cap. 7197 assegnazione 14,96 m.e.; cap. 7198 pagato 4,06 m.e.

6. Interventi urgenti e indifferibili per Reggio Calabria

La legge 5 luglio 1989, n. 246, promuove e regola il finanziamento e la realizzazione di "Interventi urgenti ed indifferibili, di preminente interesse nazionale, per il risanamento e lo sviluppo della città di Reggio Calabria" attraverso un fondo complessivo di 0,31 miliardi di euro istituito nel 1990.

Tale dotazione finanziaria è suddivisa in 0,13 miliardi di euro per l'immediata realizzazione degli interventi di diretta competenza gestionale del Sindaco di Reggio Calabria e in 0,38 miliardi di euro per ulteriori interventi integrativi, la cui individuazione fa capo al Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, al Ministro dei lavori pubblici, ora delle infrastrutture e dei trasporti .

Alla programmazione degli interventi, alla ripartizione del suddetto fondo e alla determinazione dello stanziamento relativo a ciascun intervento ha provveduto un Comitato presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri, o per sua delega dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui fanno parte il Ministro dell'economia e delle finanze, il Presidente della Regione Calabria, il Presidente della Provincia ed il Sindaco di Reggio Calabria.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tra l'altro, vigila sull'attuazione del programma e a tal fine si avvale di una Commissione.

Le originarie risorse finanziarie sono state in termini di limiti di impegno incrementate con vari provvedimenti, l'insieme di tali limiti di impegno sviluppa risorse finanziarie aggiuntive per circa 136 milioni di euro, pari ad oltre 134,28 milioni di euro da destinarsi alla prosecuzione degli interventi di cui alla legge speciale n. 246/89 per la città di Reggio Calabria.

Con il bilancio 2005 è stato stanziato un ulteriore limite di impegno di 8 m.e.

Nel corso dell'esercizio 2009, si è proceduto ad erogazioni pari a circa 25,7 m.e.

7. Ulteriori Leggi Speciali

Nel 2009 per le province di Como e Varese (cap. 7502) sono stati effettuati impegni per un importo di euro 4,3 milioni, nonché pagamenti per 4,3 m.e.

Per il Comune di Genova si è proceduto al pagamento della somma di euro 1,5 milioni. In chiusura di esercizio il M.E.F. ha riassegnato la somma di 50 m.e. circa, per le quote da trasferire successivamente al predetto Comune, per interventi infrastrutturali locali.

8. Interventi per “Roma Capitale”

La legge 15 dicembre 1990, n. 396 individua i seguenti obiettivi di preminente interesse nazionale per l'assolvimento da parte della città di Roma del ruolo di Capitale della Repubblica:

- sistema Direzionale Orientale (SDO), rilocalizzazione delle sedi della P.A. e connesse infrastrutture;
- conservazione del patrimonio monumentale, archeologico artistico e naturalistico;
- tutela dell'ambiente e risanamento idro-geologico sanitario;
- dotazione di servizi e infrastrutture per la mobilità urbana e metropolitana;
- qualificazione delle Università e dei centri di ricerca;
- costituzione di un Polo europeo dell'industria, dello spettacolo e della comunicazione;
- sistemazione delle Istituzioni internazionali operanti in Italia e presenti a Roma.

Il programma in sintesi

Il programma di Roma Capitale è costituito a tutto il 2000 da oltre 300 interventi dotati di assegnazione finanziaria, a cui si aggiungono circa 400 interventi privi di finanziamento, inseriti nel programma Roma Capitale ai soli fini procedurali.

Situazione Fondo Roma Capitale

La dotazione complessiva del Fondo Roma Capitale (mld di Lire), risulta così costituita:

Fondi periodo 1990-2000: = 1.691 mld

	es. fin.	2001	2002	2003	2004	
Fondi recati dalla finanziaria 2001: Lire	170	170	190	-	=	530 mld
Fondi recati dalla finanziaria 2002: Lire	-	50	110	200	=	360 mld
Lire	170	220	300	200	=	890 mld

Pari a Euro	87,8	113,6	154,9	103,3	=	459,6 mil €
Fondi recati dalla finanziaria 2003:€	-	-	30	-		
Totale €			184,9			

Fondi recati dalla finanziaria 2005:€. 80 70 = 150 mil €

Negli esercizi finanziari 2007 e 2008 gli stanziamenti annuali effettivi sono stati entrambi pari a 212,5 m.e ; per il 2009 137,7 m.e.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma “Opere strategiche” ammontano al 70,5 per cento circa delle autorizzazioni di cassa, mentre i pagamenti del programma “Edilizia statale e interventi speciali” ammontano al 77,8 per cento circa delle autorizzazioni di cassa.

Tutto ciò premesso, si ritiene opportuno riferire approfonditamente in ordine ad un'altra importante linea di attività connessa all'obiettivo strategico in esame, ossia il monitoraggio della corretta attuazione delle norme contenute nel decreto legislativo n. 163/2006- codice dei contratti, anche ai fini di una maggiore concorrenza e tutela del consumatore. Attraverso l'esame dei quesiti pervenuti concernenti le problematiche applicative delle norme in materia di contratti pubblici, si è verificato l'impatto sugli operatori e sul mercato degli appalti, del nuovo sistema normativo e si sono valutate le eventuali modifiche da apportare alle norme vigenti. Inoltre, l'attività ha interessato anche l'esame e la valutazione della compatibilità delle norme regionali con la normativa nazionale ed in particolare con il citato codice dei contratti pubblici; nei casi in cui si è rilevata incompatibilità costituzionale, si è investito della questione, per le iniziative di competenza, il Dipartimento affari giuridici e legislativi della PCM.

In attuazione, poi, delle disposizioni degli artt. 66,122,124, del d.lgs.163/2006, che prescrivono l'obbligo per le stazioni appaltanti di pubblicare on line i bandi di gara, si è monitorato anche l'afflusso al sito www.serviziopubblici.it, avvenuto tramite le moltissime abilitazioni e si è assicurato un costante supporto tecnico-giuridico alle Amministrazioni richiedenti, al fine di conferire uniformità di indirizzi nel rispetto dei principi di legittimità, imparzialità, efficienza, efficacia ed economicità e di evitare molteplicità di interpretazioni e di soluzioni operative, nocive al buon andamento delle amministrazioni in ordine alla corretta applicazione e alle conseguenti modalità operative delle disposizioni contenute nel d.lgs 163/06.

A seguito del monitoraggio effettuato, delle segnalazioni pervenute dagli operatori del settore e delle osservazioni della Commissione europea nei confronti della Repubblica italiana in ordine alla trasposizione delle direttive in materia di contratti pubblici nel Codice dei contratti (lettera di messa in mora n. 2007/2039), della sentenza della Corte di giustizia CE 15 maggio 2008 relativa all'esclusione automatica delle offerte anomale nei contratti sotto soglia, nonché delle osservazioni, relative alle norme primarie, formulate dal Consiglio di Stato nel parere n. 3262 del 2007, reso sullo schema di regolamento di esecuzione ed attuazione del codice ex articolo 5, e delle osservazioni della Corte dei conti contenute nel parere n. 51/I del 26 maggio 2008, è stato emanato il terzo decreto legislativo correttivo (d.lgs n. 152/08) che ha risolto alcune problematiche conseguenti anche al mancato coordinamento delle varie disposizioni presenti nel codice dei contratti pubblici, quali, ad esempio:

- la possibilità, anche per servizi e forniture, che gli operatori economici possano presentare in sede di gara una cauzione ridotta (dimezzata), qualora in possesso della certificazione di qualità; la nuova disposizione legislativa serve a garantire la "par condicio" tra gli operatori economici in possesso della certificazione di qualità, sia che si tratti di appalto di lavori che di servizi e forniture;
- in tema di avvalimento, la previsione secondo cui, per i lavori, in linea generale, il concorrente può avvalersi di una sola impresa ausiliaria per ciascun requisito o categoria ma le stazioni appaltanti, in considerazione dell'importo dell'appalto o della specialità delle lavorazioni, possono prevedere l'avvalimento di più imprese ausiliarie, mantenendo il divieto di frazionamento dei singoli requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativo, mentre, per servizi e forniture l'avvalimento è completo;
- il chiarimento relativo alle disposizioni transitorie in materia di appalto di progettazione ed esecuzione;
- in materia di comunicazioni, il chiarimento che le stazioni appaltanti hanno l'obbligo di comunicare ai candidati tutte le decisioni relative all'aggiudicazione di un appalto, compresi i motivi per i quali non hanno aggiudicato l'appalto medesimo o non concluso un accordo quadro;

- con riferimento all'offerta economicamente più vantaggiosa, la previsione che la commissione giudicatrice non ha più la possibilità di fissare, discrezionalmente, i criteri motivazionali per attribuire i punteggi minimo e massimo.
- in relazione alle aste on-line, il chiarimento che le operazioni di valutazione delle offerte, prima dell'asta elettronica, debbono avvenire in seduta riservata per impedire che le imprese incontrandosi, in seduta pubblica, possano accordarsi per i rilanci delle offerte durante l'asta elettronica;
- le nuove disposizioni in tema di finanza di progetto, che, in sintesi, prevedono diverse procedure utilizzabili al fine di dare attuazione a detto istituto, che possono essere attivate sia ad iniziativa dell'Amministrazione, mediante la pubblicazione di un bando, sia ad iniziativa di soggetti privati, mediante la formulazione di una proposta rivolta all'amministrazione aggiudicatrice.

Dopo l'emanazione del terzo decreto correttivo sono state affrontate, insieme agli operatori di settore (stazioni appaltanti, associazioni di categoria), ulteriori criticità attinenti soprattutto alla semplificazione dell'attività amministrativa e allo snellimento delle procedure, con particolare riferimento all'individuazione delle offerte anomale, già, peraltro, oggetto di modifica nel terzo decreto correttivo, nel quale si chiariva che, solo all'esito del procedimento di verifica progressiva delle offerte presunte anomale, la stazione appaltante dovesse dichiarare le eventuali esclusioni e l'aggiudicazione definitiva in favore della migliore offerta non anomala. Le ulteriori criticità sono state risolte con la modifica di parte degli artt. 86, 87 e 88 del d.lgs n. 163/06 ad opera della legge n. 102 del 2009 che, oltre a prevedere un ulteriore snellimento dell'intera procedura di anomalia con riferimento ai termini, in particolare, ha soppresso l'obbligo di presentazione per i concorrenti delle giustificazioni in sede di offerta, per cui le giustificazioni possono essere richieste soltanto ex post.

Un'ulteriore criticità è stata risolta con la legge n. 166 del 2009 ed ha riguardato le modifiche all'art. 34, c. 2 e all'art. 38, c. 2 del d.lgs n. 163/06 in relazione alle situazioni di controllo con altre imprese, ai sensi dell'articolo 2359 del Codice civile. Ciò per venire incontro alle osservazioni della Corte di giust. CE, sez. IV, 19 maggio 2009 C-538/07 che, pronunciandosi sul d.lgs. n. 157/1995 ha ritenuto incompatibile con il diritto comunitario (e segnatamente con la direttiva 92/50/CEE) la disciplina nazionale che vieta in assoluto la partecipazione alla medesima gara di appalto di imprese che sono tra loro in una situazione di collegamento. La Corte di giustizia CE ha rilevato che la legislazione italiana prevede una esclusione <<automatica>>, in quanto il solo fatto che vi sia una situazione di controllo preclude la partecipazione alla medesima gara e obbliga la stazione appaltante a dichiarare l'esclusione: tale automatismo, secondo la Corte, implica una presunzione assoluta di reciproca influenza nella formulazione delle offerte in gara, ostacolando la libera concorrenza nel mercato comunitario, e contrastando, quindi, con il principio di proporzionalità. Pertanto, ad avviso della Corte, la disciplina è illegittima perché non lascia a tali imprese la possibilità di dimostrare che, nel loro caso, non sussistono reali rischi di insorgenza di pratiche atte a minacciare la trasparenza e a falsare la concorrenza tra gli offerenti.

Dall'esperienza applicativa delle disposizioni del codice dei contratti, sono emerse anche alcune criticità con riferimento alle cause di esclusione in sede di gara per l'affidamento dei contratti pubblici. Ci si riferisce, in particolar modo, al possesso dei requisiti di ordine generale disciplinati all'art. 38 del medesimo codice. Pertanto, questo Ministero ha proposto, in sede di disegno di legge comunitaria 2010, alcune modifiche al citato articolo, attualmente, non ancora recepite.

Tali modifiche, sono volte a chiarire, innanzitutto, che non rilevano, ai fini dell'esclusione

dalla partecipazione alle gare, tutte le condanne per le quali è intervenuta la riabilitazione, l'estinzione del reato, o la revoca della sentenza. Inoltre, sono volte a dare maggiormente attuazione all'articolo 45, paragrafo 2, lettera g), della direttiva 2004/18/CE, che prevede, in particolare, che può essere escluso dalla partecipazione alla gara ogni operatore economico "che si sia reso gravemente colpevole di false dichiarazioni nel fornire le informazioni che possono essere richieste a norma della presente sezione o che non abbia fornito dette informazioni".

Infatti, l'attuale formulazione della lettera h) dell'art. 38 prevede, rispetto alla disposizione comunitaria di cui all'articolo 45, paragrafo 2, lettera g), della direttiva 2004/18/CE, una causa di esclusione diversa e più severa, in quanto si riferisce all'esclusione dalla singola gara non per le false o omesse dichiarazioni in quella gara, bensì per pregresse false dichiarazioni rese in altre gare nel periodo precedente; il diritto comunitario, per comportare l'esclusione, esige la gravità di tali false dichiarazioni, per cui con la modifica proposta si demanda all'Autorità di vigilanza l'accertamento che tali false dichiarazioni siano imputabili a colpa grave o dolo ai fini dell'interdizione a partecipare alle gare; solo in esito alla valutazione circa la sussistenza di dolo o colpa grave, l'Autorità ordina l'iscrizione nel Casellario, che costituisce causa ostativa alla partecipazione non solo alle gare ma anche all'affidamento del subappalto per un successivo periodo della durata di un anno.

Sono, poi, introdotte modifiche volte a fornire univoci elementi ai fini della valutazione della gravità delle violazioni in materia di tutela e sicurezza del lavoro, chiarendo che si intendono gravi le valutazioni stabilite quali ostative ai fini del rilascio del durc. Ancora, il legislatore interviene proponendo la soppressione della lettera m-bis) – dell'art. 38 - che comporta un'interdizione *sine die* alla partecipazione alle gare, in contrasto con il principio della proporzionalità della sanzione. Infine, è prevista una riformulazione del comma 2 dell'art. 38 già modificato, come detto sopra, con legge n. 166 del 2009 in tema di collegamento sostanziale di cui comma 1, lett. m-quater).

Tale nuova formulazione è volta ad assicurare una maggiore salvaguardia all'autonomia dell'offerta e a meglio chiarire gli adempimenti del concorrente riguardo al contenuto delle dichiarazioni in ordine ad eventuali situazioni di controllo con altre imprese, ai sensi dell'articolo 2359 del Codice civile, responsabilizzando il concorrente per le dichiarazioni rese e la stazione appaltante per la verifica di situazioni di eventuale collegamento tra i partecipanti alla gara, ai fini dell'accertamento dell'imputabilità o meno di più offerte ad un unico centro decisionale. Con la modifica, ai fini di una semplificazione procedurale, viene eliminato l'obbligo di presentazione della documentazione volta ad escludere la riconducibilità di più offerte ad un unico centro decisionale, fermo restando che spetta poi alla stazione appaltante, in ogni caso, accertare che le offerte non siano imputabili ad un unico centro decisionale sulla base di univoci elementi.

Per completezza di informazione si ritiene utile riassumere l'attività svolta per la predisposizione dello schema di regolamento previsto dall'articolo 5 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, che contiene la disciplina esecutiva ed attuativa delle disposizioni normative della fonte codicistica primaria. Si evidenzia, però, che, nelle more dell'entrata in vigore del citato regolamento, non vi sono vuoti normativi, rimanendo in vigore, ovviamente in quanto compatibili, le attuali norme regolamentari che disciplinano i contratti pubblici di lavori, servizi e forniture

Sul versante oggettivo, i confini contenutistici del regolamento vengono tracciati dall'articolo 5, comma 5, che indica un elenco analitico di profili disciplinatori di competenza regolamentare, e si riferisce, nel contempo, alle materie per le quali la fonte regolamentare è di volta in volta richiamata da specifiche norme codicistiche.

L'iter normativo previsto dall'articolo 5, comma 4, del Codice è il seguente: il regolamento

è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri delle politiche comunitarie (ora Ministro delle politiche europee), dell'ambiente (ora Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare), per i beni culturali e ambientali (ora Ministro dei beni e attività culturali), delle attività produttive (ora Sviluppo economico), dell'economia e delle finanze, sentiti i Ministri interessati, e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici; sullo schema di regolamento il Consiglio di Stato esprime parere entro quarantacinque giorni dalla data di trasmissione, decorsi i quali il regolamento può essere emanato. Il medesimo comma 4 stabilisce altresì che con la medesima procedura, ora evidenziata, si provvede alle successive modificazioni e integrazioni del regolamento.

Un primo testo è stato approvato dal Consiglio dei Ministri in data 21.12.2007 ed emanato con DPR del 28.1.2008, per poi, a seguito del rilievo della Corte dei Conti n. 51/I del 26 maggio 2008, intervenuto nelle more della pubblicazione, essere ritirato dal Ministro pro tempore.

Successivamente, l'iter è stato riavviato e sono stati recepiti i pareri dei ministeri concertanti, del Consiglio Superiore ll.pp (parere n. 159/08 nell'adunanza del 19.12.2008), dell'Autorità per la vigilanza (pur non prescritto dal codice - in data 18.12.2008), della Conferenza unificata e dell'ANCI (pur non prescritto dal codice - parere acquisito nella seduta del 25 marzo 2009). Inoltre, il Ministro in carica, al fine di assicurare un ulteriore confronto con gli operatori economici e le stazioni appaltanti, ha istituito, presso l'Ufficio di Gabinetto, un tavolo tecnico, finalizzato, altresì, a potenziare gli strumenti di trasparenza delle procedure.

Il testo dello schema di regolamento, poi, è stato approvato, in via preliminare, dal Consiglio dei Ministri in data 17.12.2009 ed è attualmente al Consiglio di Stato per il prescritto parere (da esprimersi entro quarantacinque giorni dalla data di trasmissione, decorsi i quali il regolamento può essere emanato).

Infine, con riferimento al contenzioso insorto, per quanto di competenza, si segnala che dall'analisi di tale contenzioso (ricorsi straordinari al Capo dello Stato), non rilevante nel numero, si può dedurre che lo stesso, in gran parte, è stato causato da una errata applicazione, sia da parte delle stazioni appaltanti ma maggiormente dagli operatori del settore, della normativa di riferimento e non dalle disposizioni legislative in sé.

- ✓ ***Individuazione delle problematiche connesse con la pianificazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche aventi un rilevante impatto, non solo ambientale, sul territorio***
- ✓ ***“Armonizzazione delle normative comunitarie, nazionali e regionali”***

I due obiettivi sopra indicati afferiscono al programma “Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”. Allo stesso programma afferiscono altri due obiettivi strategici relativi, però, alla priorità politica 3 “Sicurezza”: “Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statistico e tecnico-funzionale delle opere”, “Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti”. Risultando questi ultimi strettamente connessi con quelli in esame facenti capo alla priorità politica 1 “Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere”, si indicheranno in questo ambito il complesso delle attività poste in essere per il loro raggiungimento dalla competente struttura ministeriale a cui gli stessi obiettivi sono stati assegnati, ossia il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'attività consultiva del Consiglio Superiore si esplica attraverso l'espressione di pareri obbligatori sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di euro, ai sensi dell'art.127 del

Decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163.

Per i progetti delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale, ai sensi della legge 21.12.2001, n.443, il Consiglio Superiore esprime parere sui progetti preliminari.

Il Consiglio Superiore, inoltre, ove richiesto dagli Organi competenti, esprime parere:

- sui progetti delle opere pubbliche o di interesse pubblico di competenza statale, ai sensi delle disposizioni vigenti sulle costruzioni e infrastrutture strategiche;
- sulle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale, sulle linee generali della programmazione delle grandi reti di interesse nazionale, portuali ed aeroportuali e sulle vie di navigazione di interesse nazionale, sui programmi di lavori pubblici.

Nel corso del 2009, sono stati trattati complessivamente n. 247 pareri ed esaminati progetti di infrastrutture per circa 4 miliardi di euro.

Al riguardo, meritano di essere segnalati i progetti relativi alle infrastrutture strategiche individuate nell'ambito della cosiddetta "Legge obiettivo" (legge 443/2001).

Nel corso delle adunanze di Assemblea generale, il Consiglio Superiore ha esaminato i seguenti progetti previsti nel programma della "Legge obiettivo":

- Potenziamento del raccordo Salerno - Avellino compreso l'adeguamento della SS7 e 7bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A16;
- Metropolitana Linea C – Tratta T3 – Fori imperiali/Colosseo – San Giovanni - Roma

Si segnalano, altresì, i seguenti progetti:

- Piano regolatore portuale del Porto di Piombino;
- Completamento collegamento Contursi – Grottaminarda tra le Autostrade NA-BA e SA-RC;
- Biblioteca europea di informazione e cultura – Milano;
- Ampliamento del parcheggio interrato da realizzarsi in Piazza Cavour - Roma ;
- Piano regolatore portuale del Porto di Messina;
- Piano integrato di sviluppo urbano sostenibile "Lucca Dentro";
- Ristrutturazione del parcheggio interrato al di sotto dell'area del Galoppatoio di Villa Borghese– Roma.

Inoltre, l'Assemblea generale si è espressa sulla Proposta di aggiornamento del D.M. 24 marzo 1982, recante "Norme tecniche per la progettazione e la costruzione delle dighe di sbarramento", importante testo normativo che completa l'aggiornamento normativo tecnico in materia di dighe.

Altri importanti argomenti esaminati dall'Assemblea generale e dalle Sezioni riguardano:

- Progetto definitivo del parcheggio di interscambio a Dinagro - Genova;
- Realizzazione complesso polifunzionale della Polizia di Stato – Palermo;
- Piano regolatore portuale del Porto di Ponza;
- Piano regolatore portuale del Porto di Taranto.

Particolare rilievo per il raggiungimento dei predetti obiettivi strategici ha avuto, altresì, l'attività svolta dal Servizio tecnico centrale nel settore della qualificazione e certificazione dei prodotti da costruzione, operante all'interno del Consiglio medesimo.

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel 2009 da detto Servizio nel settore della qualificazione e della certificazione:

- emissione di 3 nuovi Benestare tecnici europei, di cui alla Direttiva 89/106/CEE, relativamente a sistemi per la precompressione a cavi post tesi del calcestruzzo;
- emissione di 2 nuovi attestati di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE, rilasciata su Benestare Tecnico Europeo ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 del DPR

- 246/93;
- 6 istruttorie per il mantenimento e vigilanza di attestati di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE e DPR 246/93, in corso di validità rilasciate su appoggi strutturali, laminati a caldo di acciaio e ancoranti per uso strutturale
 - 20 atti di abilitazione ad Organismi di certificazione, ispezione e prova ai fini della marcatura CE, di cui alla Direttiva 89/106/CE, relativamente ad aggregati, geotessili, elementi prefabbricati, cementi, calci, miscele bituminose, additivi per calcestruzzi, prodotti siderurgici, murature, materiali stradali, ecc.;
 - 200 atti di istruttoria per il rilascio di abilitazioni ad Organismi di certificazione, ispezione e prova ai fini della marcatura CE, di cui alla Direttiva 89/106/CE, relativamente ai materiali e prodotti sopra indicati;
 - 5 atti di autorizzazione ad Organismi per la certificazione del controllo di produzione in fabbrica per il calcestruzzo confezionato con processo industrializzato, di cui al p. 11.2.8 del D.M. 14.01.2008;
 - 59 atti di istruttoria per il rilascio di autorizzazione ad Organismi per la certificazione del controllo di produzione in fabbrica per il calcestruzzo confezionato con processo industrializzato, di cui al p. 11.2.8 del D.M. 14.01.2008;
 - 30 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art.20 della legge 1086/1971 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
 - 136 atti di istruttoria per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art.20 della legge 1086/1971 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
 - 4 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art.8 del DPR 246/1993 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
 - 64 atti di istruttoria per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art.8 del DPR 246/1993 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
 - 81 attestati di qualificazione di acciai da costruzione ai sensi della vigente normativa tecnica per le costruzioni;
 - 117 atti di istruttoria per il rilascio di attestati di qualificazione di acciai da costruzione ai sensi della vigente normativa tecnica per le costruzioni e verifica periodica;
 - 7 atti di istruttoria relative al rilascio delle attestazioni di deposito di giunti e sistemi di ancoraggio;
 - 330 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di deposito, di rinnovo ovvero di qualificazione riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
 - 87 attestazioni di deposito, di rinnovo ovvero di qualificazione riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
 - 11 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di deposito, di rinnovo ovvero di qualificazione riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati prodotti in serie controllata;
 - 6 attestazioni di deposito, di rinnovo ovvero di qualificazione riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati prodotti in serie controllata;
 - 8 atti di istruttoria relativi al rilascio della certificazione di idoneità tecnica di sistemi costruttivi prefabbricati, di cui alla legge 1086/1971 e alla legge 64/1974;
 - 3 certificazioni di idoneità tecnica di sistemi costruttivi prefabbricati, di cui alla legge 1086/1971 e alla legge 64/1974;

- 159 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 109 attestazioni di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 5 istruttorie relative al rilascio dell'idoneità tecnica di materiali e/o prodotti per uso strutturale innovativi, di cui al punto 4.6 del D.M. 14.01.2008;
- 301 attestati di deposito della documentazione per centri di trasformazione per la presagomatura, lavorazione degli acciai per uso strutturale ai sensi del D.M. 14.01.08;
- 168 atti di istruttoria relativi al rilascio di attestati di deposito della documentazione per centri di trasformazione per la presagomatura, lavorazione degli acciai per uso strutturale ai sensi del D.M. 14.01.08;
- 2 istruttorie relative alla qualificazione di dispositivi antisismici, ai sensi ai sensi del p.11.9 del D.M. 14.01.08;
- 25 istruttorie di riscontro tecnico nel settore della qualificazione dei Contraenti generali per l'affidamento di lavori pubblici concernenti le infrastrutture strategiche, ai sensi del DM 27.5.2005;
- 8 attività di vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione ai sensi dell'art.11 del DPR 246/93 e del p.11.1 del DM 14.01.08;
- 128 giorni/uomo di impegno complessivo di funzionari e dirigenti del Servizio nell'espletamento di visite ispettive, complessivamente tra stabilimenti siderurgici di produzione di acciaio, stabilimenti di produzione di elementi strutturali prefabbricati, laboratori di prove, Organismi di ispezione, prova e certificazione di cui alla Direttiva 89/106/CEE, controllo di produzione in fabbrica ai fini del rilascio della marcatura CE o del Benestare tecnico europeo di prodotti da costruzione, di cui 10 effettuate presso stabilimenti siderurgici esteri.

Nel 2009, il Servizio ha curato altresì l'istruttoria per la predisposizione di 3 decreti interministeriali di recepimento di norme europee armonizzate relativamente agli appoggi strutturali, agli elementi prefabbricati in calcestruzzo ed agli aggregati. Inoltre, il Servizio ha partecipato ai lavori dell'Organismi europei preposti all'attuazione della Direttiva sui prodotti da costruzione (EOTA – Organizzazione Europea per il Benestare Tecnico Europeo e Comitato Permanente per le Costruzioni presso la commissione Europea) ed al Gruppo di lavoro presso il Consiglio UE per l'“Armonizzazione tecnica per la commercializzazione dei prodotti da costruzione” relativamente alla proposta di nuovo “Regolamento sui prodotti da costruzione”, prendendo parte complessivamente a 25 riunioni tenutesi in sede europea.

Ancora, in campo normativo il Servizio tecnico centrale ha curato le attività tecnico-amministrative per la pubblicazione delle nuove Norme per le costruzioni di cui al D.M. 14.1.2008, (definitivamente entrate in vigore dal 1° luglio del 2009), nonché per la finalizzazione e pubblicazione della Circolare contenente le istruzioni per l'applicazione delle predette Norme tecniche (Circolare del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 2 febbraio 2009 n. 617/CSLLPP).

Il medesimo Servizio ha poi coordinato i Gruppi di lavoro incaricati delle seguenti attività e problematiche :

- predisposizione delle nuove Circolari per l'autorizzazione dei laboratori prove sui materiali e laboratori prove geotecniche su terre, su rocce e in situ, con priorità per i laboratori prove geotecniche su terre, su rocce e in situ;
- esame e valutazione richieste di chiarimenti sulle nuove Norme tecniche per le costruzioni di cui al D.M. 14.01.2008, relativamente alle questioni emerse sia in sede di Commissione di monitoraggio sia sottoposte all'attenzione del Consiglio Superiore;
- analisi e valutazione dell'impatto delle norme tecniche in materia di sicurezza delle costruzioni, anche con riferimento alla loro incidenza sui costi di costruzione e di

- manutenzione per le infrastrutture;
- problematiche connesse con la concreta applicazione della “Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri per la valutazione e la riduzione del rischio sismico del patrimonio culturali con riferimento alle norme tecniche per le costruzioni” del 12.10.2007;
 - predisposizione della prima fase delle Appendici nazionali agli Eurocodici, che riguarda le Appendici relative agli argomenti trattati dalle nuove Norme tecniche per le costruzioni;
 - predisposizione di “Linee guida sulla qualificazione di elementi in lega di alluminio/rame per uso strutturale”, ai sensi del p.tp 4.6 delle nuove Norme tecniche per le costruzioni;
 - predisposizione di “Linee guida sulla qualificazione di tiranti per uso geotecnico”, ai sensi del p.to 11.5 delle nuove Norme tecniche per le costruzioni”;
 - predisposizione di “Linee guida sull’impiego e sulla certificazione dei conglomerati bituminosi”;
 - verifica delle specifiche tecniche CEN/ISO/TS 17892 – “Indagini e prove geotecniche – Prove di laboratorio sui terreni” ;
 - elaborazione di “Specifiche relative alla Codificazione dei prodotti e dei processi costruttivi in edilizia”;
 - elaborazione di linee guida concernenti modalità di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo collaborante.

Sempre nel 2009, il Servizio ha anche assicurato le attività di segreteria tecnica della Commissione di monitoraggio delle nuove Norme tecniche per le costruzioni, istituita con D.M. n.142 del 17.09.2008, nonché del Gruppo di Lavoro sulle richieste di chiarimenti sulle nuove Norme tecniche per le costruzioni di cui al D.M. 14.01.2008, relativamente alle questioni emerse sia in sede di Commissione di monitoraggio sia sottoposte all’attenzione del Consiglio Superiore.

Peraltro, lo stesso Servizio ha svolto, in occasione dell’emergenza seguita al sisma abruzzese del 6 aprile 2009, attività di supporto tecnico-scientifico al locale Provveditorato alle Opere Pubbliche ed al Dipartimento per la Protezione Civile, nell’ambito delle valutazioni di agibilità e dei primi interventi relativi ad opere ed infrastrutture pubbliche.

Per completezza d’esame, si rammenta, infine, l’attività delle seguente Commissioni permanenti e Delegazioni operanti all’interno del Consiglio Superiore dei lavori pubblici:

- Commissione Interministeriale per la realizzazione dell’Istituto Universitario Europeo di Firenze, di cui alla legge 23.12.1972, n.920;
- Commissione di cui all’art.4 comma 2 del D.L.gs 264/2006, recante “Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”;
- Commissione di cui all’art. 8 del Decreto interministeriale n. 2916 del 28.10.2005 recante “Sicurezza per le gallerie ferroviarie”;
- Delegazione italiana della Commissione tecnica di sorveglianza italo-francese sul Lago di Moncenisio, coordinata dal Ministro delle Infrastrutture, istituita a seguito del Trattato di Pace di Parigi del 10.2.1947 (cui venne data esecuzione con decreto del Capo Provvisorio dello Stato 28.11.1947, n.1430), e ai sensi degli artt.9 e 12 della Convenzione italo-francese sul Moncenisio del 14.8.1960 (recepita con d.P.R. 5.7.1961, n.8261). La diga del Moncenisio costituisce un caso rilevante per la sicurezza delle popolazioni e dei territori italiani a valle (da Susa fino a Torino);
- Delegazione Italiana presso l’Associazione Internazionale di Navigazione (A.I.P.C.N.) con sede a Bruxelles. L’Associazione è una organizzazione tecnico-scientifica, apolitica e senza fini di lucro, cui aderiscono soci individuali, studenti e collettivi (Autorità Portuali, Università, Enti pubblici, società private, studi professionali) e i Governi nazionali di circa 40 Paesi, l’obiettivo di promuovere lo sviluppo della navigazione marittima e interna, incoraggiando il

progresso tecnico nella pianificazione, progettazione, costruzione, gestione e manutenzione dei porti e delle vie navigabili (con particolare attenzione ai problemi ambientali), sia nei paesi industrializzati che in quelli in via di sviluppo.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma “Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”, al quale afferiscono i predetti obiettivi ed attività, ammontano al 97,5 per cento delle autorizzazioni di cassa.

✓ **“Ottimizzazione dell'utilizzo dei fondi comunitari, sviluppo degli investimenti per il miglioramento ed il potenziamento infrastrutturale ed armonizzazione delle normative nazionali e regionali”**

In relazione a tale obiettivo che insiste sul programma di bilancio “Politiche urbane e territoriali e che risulta correlato a una pluralità di linee di attività, si ritiene opportuno focalizzare l'attenzione, per l'anno 2009, in ordine ai progetti riguardanti le reti TEN-T.

Premessa

L'attività del Ministero, per quanto riguarda detti progetti, è stata improntata a favorire lo sviluppo della modalità ferroviaria, sulla scorta dei principi generali contenuti nella Decisione n. 884/2004/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la Decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Oltre allo sviluppo della programmazione nazionale di settore, e in particolare all'aggiornamento dell'“Allegato infrastrutture”, che costituisce il documento di base per la predisposizione del DPEF e, quindi, della Legge Finanziaria, Il Ministero coordina la redazione delle proposte progettuali da trasmettere alla Commissione europea in esito ai bandi relativi al Programma Multiennale MAP 2007-2013.

Sotto il profilo dello sviluppo delle infrastrutture, i Progetti prioritari che interessano il nostro Paese sono i seguenti:

Progetto Prioritario N. 1 “Berlino-Palermo”;

Progetto Prioritario N. 6 “Lione-Torino” e “Trieste-Divača”

Progetto Prioritario N. 24 “Terzo Valico Genova-Rotterdam”.

A questi si aggiungono il progetto GALILEO (PP15) e le relative attività di “downstream” (ricadute applicative di interesse per le imprese nazionali), le Autostrade del Mare (PP 21) e il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti “ITS” (Intelligent Traffic System) che, a vario titolo, investono aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario e che pertanto ricadono nella prevalente competenza di questo Ministero.

Sintesi sullo stato di avanzamento dei progetti prioritari

PP1 – L'approvazione del progetto definitivo dell'Asse ferroviario “Monaco – Verona - Galleria di base del Brennero” è intervenuta con la delibera CIPE n. 71/2009.

Il costo a vita intera dell'opera è quantificata in circa 7.150 milioni di euro.

Le principali caratteristiche dell'opera sono:

- lunghezza del tracciato : 57 km di cui 55 km in galleria;

- tipologia del tunnel: doppia galleria a singolo binario
- velocità di progetto: linea 250km/h, interconnessioni 100-160 km/h;
- pendenza massima: 7,5 per mille;
- categoria peso assiale: UIC E4 25t/asse;
- rotaie su piattaforma in c.a.p.: UIC 60;
- elettrificazione: 2x25 kV c.a.;
- sagoma limite: conforme alle sagome UIC-GC e specifiche tecniche di interoperabilità per linee ad alta velocità (STI-AV);
- segnalamento: European Rail Traffic Management System (ERTMS) – European Train Control System (ETCS) livello II;

Il soggetto aggiudicatore è stato confermato in Brenner Basistunnel BBT SE e l'affidamento dell'opera sarà realizzato per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili ed in coerenza con i lotti costruttivi previsti nel cronoprogramma allegato alla relazione istruttoria.

Al 31 dicembre 2009, sono stati completati i lavori per la realizzazione del cunicolo "finestra" di Mules, mentre i lavori di scavo della galleria di Aica risultano eseguiti al 70%.

PP6 - Torino-Lione

Nel corso del 2009 LTF e RFI hanno predisposto il piano delle indagini, a partire dalla analisi dei dati disponibili sul territorio, acquisiti interpellando 104 Enti depositari di conoscenze del suolo e del sottosuolo.

Su questa base è stato costruito un modello geologico e idrogeologico di riferimento, relativo a un corridoio in grado di ospitare varie opzioni di tracciato, nel rispetto dei capisaldi territoriali fissati a Pracatinat il 28 giugno 2008. L'esame delle conoscenze geognostiche disponibili ha evidenziato parti di territorio prive di dati ed altre con informazioni insufficienti.

Per colmare tali lacune è stato svolto un approfondito lavoro di analisi e confronto, secondo gli indirizzi e con il concorso attivo dei rappresentanti tecnici degli Enti e dei Territori, anche con il contributo di specialisti "esterni" invitati in qualità di esperti scientifici. Nella seduta del 24 novembre 2009, l'Osservatorio ha unitariamente condiviso il piano delle indagini del sottosuolo e dei monitoraggi di un ampio territorio dall'area metropolitana alle zone montane, la cui esecuzione è attualmente in corso.

Per quanto riguarda l'attività della CIG sul progetto, questa è stata particolarmente intensa anche a seguito degli ulteriori compiti assegnati quali il monitoraggio del rispetto del calendario e la predisposizione della bozza di nuovo Accordo intergovernativo, da sottoscrivere entro la fine del 2010 per tener conto delle modifiche intervenute nel progetto e definire i principi del montaggio giuridico-economico e finanziario dell'intervento, il nuovo Promotore e le politiche di trasporto di accompagnamento per la successiva fase realizzativa dell'opera.

Risultano, infatti:

- tre riunioni plenarie della CIG - 17 marzo, 11 maggio e 16 dicembre;
- - numerose riunioni dei diversi gruppi di lavoro di supporto alla CIG: 6 riunioni del gruppo di lavoro incaricato della predisposizione della bozza di Nuovo Accordo; 8 riunioni del gruppo di lavoro Tecnico-Sicurezza e 7 dei relativi sottogruppi; 3 riunioni del Comitato AS/AT per la sicurezza pubblica; 1 riunione del gruppo Trasferimento modale e 11 riunioni del sottogruppo

per il nuovo servizio commerciale di autostrada ferroviaria; 1 riunione del gruppo giuridico-economico-finanziario.

Per consentire l'approvazione del bilancio 2008 di LTF, su proposta degli azionisti RFI e RFF, la CIG ha approvato la modifica dell'art. 5 dello Statuto di LTF per prorogare la vita della società di fatto fino al 31 dicembre 2013, termine del programma 2007-2013 di finanziamento da parte della UE.

Un'importante attività è stata poi svolta in materia di sicurezza, per la quale la CIG ha organizzato un specifico seminario, il 4 maggio a Como, dal titolo "Safety dei grandi tunnel ferroviari – la ricerca di un benchmark europeo", in collaborazione con i responsabili dei progetti ferroviari del Brennero, Eurotunnel, Loetschberg e Gottardo, per condividere le diverse esperienze sul tema ed acquisire fondamentali elementi tecnici di riferimento. Nella riunione dell'11 maggio la CIG ha così assunto importanti decisioni in merito alla sicurezza, da recepire già nella elaborazione della revisione del progetto preliminare dell'intervento in corso.

L'opera è stata ricollocata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'alveo della "legge obiettivo".

Il 25 maggio 2009, a seguito dell'aggiudicazione della gara europea al raggruppamento italo-franco-svizzero guidato da Bonnard, Gardel e Technimont, è stata avviata la revisione del progetto preliminare, dovuta alla modifica del tracciato in Italia, che si concluderà a giugno 2010. Il progetto preliminare sarà accompagnato dallo Studio di impatto ambientale, dall'analisi costi-benefici e dall'esame delle ricadute territoriali attese dal progetto.

L'attività dell'Osservatorio della Valle di Susa, che ha il compito della "governance" del progetto preliminare unitario della Torino-Lione dal confine di Stato fino a Settimo Torinese – parte internazionale di competenza di LTF e parte nazionale di competenza di RFI – continua a svolgersi con riunioni con cadenza praticamente settimanale e ha, tra l'altro, prodotto:

- o l'emissione degli indirizzi operativi per la progettazione preliminare, con l'approvazione delle specifiche progettuali il 4 febbraio 2009 poi completata con le indicazioni di tracciato in Italia, approvate il 29 gennaio 2010;
- o l'approvazione del piano dei 91 sondaggi, avviati anche se in presenza di alcune opposizioni locali, il 12 gennaio 2010, e dei quali oggi ne risultano completati 20.

E' stato predisposto da LTF il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale della galleria de La Maddalena, trasmesso per esame alla CIG il 17 agosto 2009. Ad oggi, non risulta ancora avviato il relativo iter approvativo.

Pur dovendosi registrare dei ritardi dell'ordine di qualche mese nelle varie attività rispetto al programma 2007-2013 di finanziamento da parte della UE - avvio dei sondaggi in Italia con circa 3 mesi di ritardo (da fine settembre 2009 a inizio gennaio 2010); approvazione del Progetto Definitivo della galleria de La Maddalena con circa 5 mesi di ritardo (da fine novembre 2009 a fine aprile 2010, oggi stimato); revisione del Progetto Preliminare dell'opera sulla base degli elementi di tracciato forniti dall'Osservatorio con circa 2 mesi di ritardo (da fine novembre 2009 a fine gennaio 2010) – si è sostanzialmente in linea con il retro-planning (una sorta di conto alla rovescia definito partendo dalla data limite di fine 2013 - avvio dei lavori principali - per rideterminare le tempistiche limite di avvio delle singole attività), assunto come riferimento a seguito della decisione assunta dai Presidenti della CIG – riunione ristretta del 20 ottobre a Chambéry – e condivisa dal Coordinatore europeo del PP6, Mr. L.J. Brinkhorst.

PP6 – Trieste-Divača (collegamento ITALIA-SLOVENIA)

Per la definizione del Progetto Prioritario 6 verso est si segnalano:

- la riunione a Trieste della Commissione intergovernativa italo-slovena del 15 aprile 2009, nel corso della quale sono stati affrontati gli aspetti giuridici e tecnici sottesi al costituendo GEIE;
- la riunione Ministeriale italo-slovena del 22 dicembre 2009, volta alla individuazione del tracciato comune del nuovo collegamento ferroviario;
- tre riunioni tecniche del 7, 14 e del 29 gennaio 2010;
- la seconda riunione ministeriale del 22 febbraio 2010, da cui è scaturita l'opzione del tracciato attualmente in discussione, la cosiddetta "variante alta".

In relazione alla riunione ministeriale sopra citata è attualmente in corso la rivisitazione dello studio di fattibilità ferroviaria completato nel 2008 da parte di un apposito gruppo di lavoro italo-sloveno che dovrà, entro la primavera 2010, raggiungere l'accordo tecnico definitivo sul tracciato comune sul quale avviare la successiva fase di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva

PP24 – Genova – Milano

Alla fine del 2009 sono stati avviati i lavori per il potenziamento del Nodo ferroviario di Genova e quelli per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi che collegherà il capoluogo ligure con Milano.

Il CIPE ha già approvato il primo lotto di lavori per 500 milioni di euro, progetto facente parte del PP24 (Genova – Rotterdam) e che riguarda il Terzo Valico dei Giovi, che collegherà con l'Alta velocità Milano con Genova.

ERTMS

Per quanto concerne l'ERTMS – il sistema automatico di segnalamento e controllo dei treni – è stata attribuita all'Italia una quota pari a 40 milioni di euro (7 M€ per impianti a bordo di competenza di Trenitalia e 33 M€ per impianti sulla rete infrastrutturale di competenza di RFI) a cui si aggiunge la quota parte italiana di un finanziamento complessivo di 4,4485 milioni di euro per un progetto costituito dal GEIE "User Group".

Per quanto riguarda le assegnazioni ai singoli Stati membri, l'Italia risulta essere il primo Paese destinatario di contributi TEN-T, con 1.127 milioni di euro di contributo (per il dettaglio si rimanda alle allegate tabelle)

In ordine al rapporto pagamenti/autorizzazioni di cassa del programma "Politiche urbane e territoriali", si rinvia al paragrafo che segue.

ALLEGATI Contributi TEN-T 2007-2009

Tab. 1 Programma multi-annuale

	PROGETTO N°	PP	TITOLO PROGETTO	DECISIONE N°	CONTRIBUTO TEN-T 2007-2013	QUOTA NAZIONALE	COSTO 2007-2013	DATA INIZIO PROGETTO	DATA FINE PROGETTO
1	2007-IT-60360-P	ERTMS	SISTEMA ERTMS LATO BINARIO - 600 Km SEZIONE ITALIANA CORRIDOIO "A"	C(2008)7409	33.000.000,00	33.000.000,00	66.000.000,00	01/06/2008	31/12/2013
2	2007-IT-60030-P	ERTMS	ERTMS ATTREZZATURA BORDO TRENI (52 NUOVE LOCOMOTORI + 30 LOCOMOTORI ESISTENTI)	C(2008)7305	7.000.000,00	7.000.000,00	14.000.000,00	01/01/2007	31/12/2009
3	2007-IT-01030-M	PP1	LINEA DI ACCESSO MERIDIONALE AL TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO	C(2008)7726	58.810.000,00	363.470.000,00	422.280.000,00	06/11/2008	31/12/2013
4	2007-EU-01190	PP1	STUDI PER LA COSTRUZIONE DEL TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO	C(2008)7721	96.675.000,00	96.675.000,00	193.350.000,00	01/12/2008	31/12/2013
5	2007-EU-01180	PP1	LAVORI PER LA COSTRUZIONE DEL TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO	C(2008)7723	296.325.000,00	801.175.000,00	1.09 7.500.000,00	01/01/2010	31/12/2013
6	2007-EU-06010-P	PP6	NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO - LIONE	C(2008)7733	437.200.012,00	943.000.000,00	1.380.200.012,00	01/01/2007	31/12/2013
7	2007-IT-06020-S	PP6	STUDI PER LA TRATTA RONCHI SUD - TRIESTE	C(2008)7731	24.000.000,00	24.000.000,00	48.000.000,00	01/10/2007	30/09/2012
8	2007-EU-06030-S	PP6	STUDI PER LA LINEA TRANSFRONTALIER A TRIESTE-DIVACA	C(2008)7728	22.000.000,00	22.000.000,00	44.000.000,00	31/12/2008	31/12/2013
9	2007-IT-24010-S	PP24	NODO DI GENOVA STUDIO PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SEZIONE GENOVA VOLTRI GENOVA BRIGNOLE	C(2008)7732	5.050.000,00	5.050.000,00	10.100.000,00	18/06/2007	31/10/2008
TOTALI					980.060.012,00	2.295.370.000,00	3.275.430.012,00		
10	2007-IT-91502-P	PP6	TUNNEL FERROVIARIO PER LO SVILUPPO DI CARGO CITY A MALPENSA		1.710.000,00				

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

11	2007-IT-91503-P	PP24	POTENZIAMENTO E RISTRUTTURAZIONE DELLO SCALO FERROVIARIO DI MARGHERA - COMPLETAMENTO		900.000,00				
12	2007-IT-91506-S	PP1	PROGETTO PRELIMINARE E DEFINITIVO PER LA RIABILITAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE-CIVITAVECCHIA		1.000.000,00				
13	2007-IT-91507-P	PP24	SISTEMA DI TRASPORTO INTEGRATO TRA PORTO DI GENOVA E TERMINAL DI ALESSANDRIA		4.600.000,00				
14	EU-60040-P		EEIG: ERTMS USERS GROUP - TESTING ACTIVITIES	6.000.000,00*					
15	EU-60120-P	PP6	EEIG: VARIOUS TRACKSIDE/ON-BOARD ACTIVITIES - CORRIDOR D	21.040.000,00*					
16	EU-60410	PP24	PROJECT MANAGEMENT - CORRIDOR A	1.150.000,00*					
TOTALI				28.170.000*	8.210.000,00				

*progetti europei in cui l'importo del contributo è riferito a più paesi

Tab. 2: programma annuale 2008

2008-IT-91403-S	COMPLETAMENTO PROGETTAZIONE TREVIGLIO-BRESCIA	6,05	
2008-IT-91408-S	STUDIO DI FATTIBILITA' NODO INTERMODALE AEROPORTO MARCO POLO - VENEZIA	2,67	
2008-IT-91401-P	ADEGUAMENTO GALLERIA FERROVIARIA "CATTOLICA" PER TRANSITO HIGH CUBE CORRIDOIO ADRIATICO	3,12	
2008-IT-91400-P	ADEGUAMENTO GALLERIA STRADALE "MONTECREVOLA" LUNGO SS 33 DEL SEMPIONE E262	1,20	
2008-IT-91409-S	STUDIO DI FATTIBILITA' E PROGETTO PRELIMINARE SISTEMA ACCESSO INTERMODALE AEROPORTO DI FIUMICINO	3,14	
2008-IT-91407-P	ADEGUAMENTO FUNZIONALE COLLEGAMENTO FERROVIARIO E STRADALE NEL TRATTO MALCONTENTA-FUSINA NEL PORTO DI MARGHERA VENEZIA	0,40	
TOTALE		16,58	16,58
2008-EU-4004-S	BLUE MED DEFINITION PHASE (IT/GR/MT/CY)*		
TOTALE		2,83	

*progetti europei in cui l'importo del contributo è riferito a più paesi

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Annualità 2009

Nel 2009 la Commissione Europea ha pubblicato dei tre bandi TEN-T (Annuale, Multiennale, Recovery Plan), i cui risultati per l'Italia sono riportati nella tabella sottostante.

Modalita'	N.	Intervento	Annuale	Multiennale	Recovery	
FERROVIA	1	Nodo di Roma, progetto prioritario n. 1, upgrading impianto ferroviario di Roma Tiburtina			6,960	
	2	Nodo di Torino, progetto prioritario n. 6, rimozione bottleneck			52,740	
	3	Potenziamento tratta Tortona - Voghera, progetto prioritario n. 24, progettazione definitiva	2,550			
	4	Adeguamento ERTMS alla nuova versione 2.3.0d sulla linea AV/AC Roma-Napoli		2,000		
	5	Corridoio B Stoccolma - Napoli - Tratta Verona - Brennero		16,500		
	6	ERTMS on board - adeguamento software ERTMS alla nuova versione 2.3.0d		2,000		
TOTALE TRASPORTO FERROVIARIO			2,550	20,500	59,700	82,750
STRADA	7	Adeguamento gallerie Pellegrino (SS 675 umbro-laziale) e Colle Capretto (SS 3bis Tiberina); itinerario E45;	1,004			
	8	Adeguamento a tre corsie Grande Raccordo Anulare - quadrante nord-ovest; da km 11,250 a km 12,650;			2,981	
TOTALE TRASPORTO STRADALE			1,004	0	2,981	3,985
TRASPORTO MARITTIMO	9	Progetto strategico accessibilità e integrazione Porto di Venezia	2,460			
	10	Implementazione dell'accessibilità Nautica Porto di Venezia - Marghera			3,912	
TOTALE TRASPORTO MARITTIMO			2,460	0	3,912	6,372
NAVIGAZIONE FLUVIALE	11	Inland waterways system Cremona-Modena-Chioggia-Venezia-Monfalcone			9,302	
	12	Studio progettazione Porto Levante Canale Centrale e sistemazione da Mantova a Cremona	2,940			
TOTALE TRASPORTO FLUVIALE			2,940	0	9,302	12,242
TRASPORTO AEREO	13	Ampliamento terminal aeroporto Bergamo Orio al Serio	0,800			
	14	"EASY WAY" PROGETTO PER LO SVILUPPO DI UN SISTEMA INTELLIGENTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI		12,568		
	15	Italy's integration of communication and surveillance system - implementation package 1			4,048	
TOTALE TRASPORTO AEREO			0,800	12,568	4,048	17,416
TOTALE CONTRIBUTI TEN-T 2009			9,754	33,068	79,943	122,765

✓ **“Attuazione delle politiche abitative e miglioramento della qualità della vita nelle città”.**

L'obiettivo in questione risulta correlato ai programmi “Politiche abitative” e “Politiche urbane e territoriali, nell'ambito della missione “Casa e assetto urbanistico”, nonché al programma “Edilizia statale e interventi speciali”, in ordine al quale si è già precedentemente riferito.

Per l'attuazione di tale obiettivo, molteplici sono le attività curate dalle competenti strutture ministeriali. Nello specifico, si sintetizzano alcune delle più rilevanti linee d'azione seguite nell'anno di riferimento e le problematiche alle stesse connesse.

Vigilanza sulle cooperative edilizie erariali

Tale attività si estrinseca nella tenuta dei:

1. rapporti con la Commissione Centrale di Vigilanza relativamente a:
 - a) relazioni per emissione pareri;
 - b) nomina e sostituzione dei componenti della C. C. e di quelle Regionali;
 - c) convocazione riunioni ed atti conseguenti;
 - d) gestione del capitolo di bilancio relativo ai compensi spettanti ai componenti.
2. rapporti con Amministrazioni centrali e decentrate, Enti locali, Sodalizi, Soci, etc;
3. emanazione decreti di nomina e/o revoca dei Commissari straordinari;
4. predisposizione di relazioni difensive per TAR e Consiglio di Stato;
5. risoluzioni interpretative della normativa di settore;
6. trasformazioni da cooperative indivise ad individuali;
7. gestione del capitolo di bilancio e relativi Piani gestionali, concernenti gli accreditati ai Provveditorati OO.PP. e l'erogazione delle rate di mutuo;
8. emanazione di circolari e corrispondenza varia;
9. rapporti con il pubblico attraverso l'istituzione di apposito sportello.

Riguardo a tale settore, si evidenzia, in conseguenza dei tagli operati sulle disponibilità finanziarie dalla legge 133/08 e da d.l. 185/02, l'assoluta carenza di fondi finanziari di cui, da anni, soffre il settore delle cooperative edilizie erariali, che ha comportato il blocco di qualunque concessione agevolativa della specie, anche nei confronti degli appartenenti alle forze armate e di polizia, tuttora aventi diritto ai relativi finanziamenti.

Programmi speciali di edilizia residenziale pubblica ed indirizzi per l'edilizia sperimentale

In ordine ai programmi di edilizia residenziale pubblica, le competenti strutture ministeriali esplicano le seguenti funzioni:

- istruttoria tecnica e provvedimenti finanziari relativi ai programmi sperimentali di edilizia sovvenzionata (L. n. 457/78, art. 2, lett.f); L. n. 94/82, art. 4);
- istruttoria tecnica e provvedimenti finanziari relativi agli interventi straordinari di edilizia residenziale pubblica (L. n. 118/85, art. 3, comma 7 bis; L. n. 67/88, art. 22, comma 3);
- versamenti alla Cassa DD.PP. dei limiti impegni per l'edilizia agevolata;
- accertamento e rilascio degli attestati di possesso dei requisiti soggettivi per gli assegnatari o acquirenti degli alloggi di edilizia agevolata fruente contributi concessi dal CER con le sopraelencate leggi.

Le medesime funzioni sono svolte anche in riferimento ai programmi ERP ante lege n. 457/78.

Circa lo stato di attuazione dei predetti programmi, si rappresenta quanto segue.

Interventi di edilizia residenziale sovvenzionata attuati con la procedura dei protocolli d'intesa e accordi di programma.

Sono in corso di esecuzione n. 25 protocolli d'intesa sottoscritti dal 1994 al 2001 con comuni, regioni ed altri soggetti, con un finanziamento statale pari a complessivi € 132.212.966,16. Attraverso questi protocolli, gli interventi sperimentali di edilizia residenziale sovvenzionata – legge 457/78, art.2 lett.f - e quelli straordinari per pubbliche calamità – legge 457/78, art.3, lett.q - finanziati dal Ministero sono stati inseriti all'interno di programmi edilizi di portata più vasta, anche per quanto attiene le infrastrutturazioni, resi possibili dalla compresenza di ulteriori risorse pubbliche locali (dei comuni proponenti, delle regioni e degli IACP).

Rispetto ai 25 protocolli d'intesa, ad oggi si è pervenuti alla sottoscrizione di n. 23 accordi di programma; per l'assegnazione delle risorse ministeriali comprese in questi accordi, ad oggi, sono state stipulate n. 24 convenzioni, di cui n.19 in esecuzione e n. 1 conclusa.

Programma sperimentale di edilizia residenziale denominato "20.000 abitazioni in affitto"

La legge n.388/2000 (art.145, c.33) ha destinato all'avvio del programma sperimentale denominato "20.000 abitazioni in affitto", a decorrere dal 2003, un limite d'impegno annuale appostato sul capitolo di spesa 7437 di questo Ministero, di € 20.658.276,00 per quindici anni.

Tale programma consente la realizzazione di alloggi da dare in locazione permanente o di durata minima prefissata dalle regioni non inferiore a otto anni a canone convenzionato.

I lavori dovevano avere inizio entro il 31 maggio 2007 (ultima proroga concessa) e per gli interventi non iniziati, le regioni hanno rimodulato i Piani regionali a suo tempo approvati, procedendo allo scorrimento delle graduatorie.

P.R.U.S.S.T. – Programmi di riqualificazione urbana a sviluppo sostenibile del territorio

Il DM 8.10.1998, n.1169 ha approvato il bando di gara e avviato il procedimento di elaborazione dei programmi e con successivi decreti si è proceduto ad ammettere al finanziamento n. 75 soggetti promotori e a concedere risorse statali per complessivi € 337.455.618,90 (già affluiti in appositi capitoli di bilancio dei soggetti attuatori con destinazione vincolata) da destinare alla copertura dei costi relativi all'assistenza tecnica per la predisposizione dei programmi, per la copertura totale o parziale dei costi di progettazione e per il concorso alla realizzazione delle opere.

I programmi riguardano ambiti territoriali anche di area vasta (intercomunale, provinciale, sub.regionale) e si propongono di favorire la realizzazione di attrezzature infrastrutturali a rete e puntuali e di sistemi integrati per l'insediamento di industrie e per il commercio, l'artigianato e la promozione turistico-ricettiva.

Un collegio di vigilanza appositamente costituito (in cui il Ministero è rappresentato dal provveditore alle OO.PP. o da un suo delegato) è deputato alla vigilanza e controllo sull'esecuzione degli accordi quadro stipulati nel corso degli anni 2002/2003 con i soggetti promotori per l'attuazione dei P.R.U.S.S.T.

P.R.U. – Programmi di riqualificazione urbana

I Programmi di Riqualificazione Urbana (P.Ri.U.) sono programmi integrati definiti dall'art. 16 legge 179/92, finalizzati alla riqualificazione del tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale di zone in tutto o in parte edificate, con la compartecipazione finanziaria di soggetti pubblici e privati, attuati attraverso Protocolli d'intesa ed Accordi di Programma (A.d.P.).

Sono stati sottoscritti 89 A.d.P per un totale dei finanziamenti pari a € 330.424.698,00; attualmente risultano ultimati circa il 25% dei programmi, della restante parte in corso oltre il 20% sono ancora in fase di avvio.

Il Ministero ha il compito di monitorare l'andamento dei lavori dei diversi interventi previsti nei singoli Programmi e l'andamento generale dei medesimi Programmi (il cui termine di realizzazione è stabilito in 10 anni), nonché del controllo della spesa da resocontare al M.E.F. semestralmente.

Si fa presente, infine, che tutti gli accordi di programma risultavano in scadenza al 31 dicembre 2008 e che il precedente Ministro ha concesso una proroga generale per tutti gli A.d.P. al 31 dicembre 2011.

Per i P.R.U. finanziati dal Cipe (di cui sono in corso circa 18 programmi su 23 stipulati), i fondi stanziati sono andati in perenzione e, di conseguenza, bisogna richiedere al M.E.F. per ogni impegno al momento del pagamento, la loro reiscrizione in bilancio.

Eventi sismici 1980-81-82 in Campania, Basilicata, Puglia e Calabria. T.U. n. 76/1990 – legge n. 32/1992 e succ.ve – Art. 28 legge n.340/2000.

Le competenze e i relativi adempimenti amministrativi a carico delle strutture ministeriali sono le seguenti:

- istruttoria relativa alle proposte di delibere CIPE di assegnazioni dei fondi ai Comuni rivenienti da ricavato di mutui a carico dello Stato stipulati dalle Regioni a ciò autorizzate da leggi speciali o leggi finanziarie;
- decreto annuale di determinazione del costo di intervento per la ricostruzione degli edifici privati;
- istruttoria per eventuali ricorsi straordinari al Capo dello Stato;
- esame delle delibere di Consigli comunali di destinazione dei fondi assegnati;
- corrispondenza con i Comuni e con le Regioni in merito ad eventuali esposti;
- istruttoria per la definitiva puntualizzazione del fabbisogno residuo.

Piano nazionale di edilizia abitativa

1. Premessa

Come è noto l'articolo 11 del decreto legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ha previsto la predisposizione di un Piano nazionale di edilizia abitativa, al fine di garantire su tutto il territorio nazionale i livelli minimi essenziali del fabbisogno abitativo e con l'obiettivo di superare in maniera organica e strutturale il disagio sociale ed il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa.

Il Piano nazionale è stato poi approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 luglio 2009 e pubblicato nella *G.U.* 19.08.2009, n. 191.

Detto Piano Nazionale di edilizia abitativa costituisce un insieme integrato di una pluralità di linee di intervento che, potenziandosi sinergicamente, ha la finalità di venire incontro all'intera platea dei soggetti cui è diretto l'intervento pubblico in materia di politiche abitative. Il sistema individuato dal Piano si articola sostanzialmente in tre aree che comprendono, a loro volta, una o più linee di intervento.

In particolare, l'articolo 1 del Piano nazionale individua le seguenti linee di intervento:

- a) costituzione di un sistema integrato nazionale e locale di fondi immobiliari per

l'acquisizione e la realizzazione di immobili per l'edilizia residenziale ovvero promozione di strumenti finanziari immobiliari innovativi, con la partecipazione di soggetti pubblici e/o privati, per la valorizzazione e l'incremento dell'offerta abitativa in locazione;

b) incremento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica con risorse dello Stato, delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e di altri enti pubblici, comprese quelle derivanti anche dall'alienazione, ai sensi e nel rispetto delle normative regionali ove esistenti, ovvero statali vigenti, di alloggi di edilizia pubblica in favore degli occupanti muniti di titolo legittimo;

c) promozione finanziaria, anche ad iniziativa di privati, di interventi ai sensi della parte II, titolo III, capo III, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

d) agevolazioni a cooperative edilizie costituite tra i soggetti destinatari degli interventi, eventualmente prevedendo agevolazioni amministrative, nonché termini di durata predeterminati per la partecipazione di ciascun socio, in considerazione del carattere solo transitorio dell'esigenza abitativa;

e) programmi integrati di promozione di edilizia residenziale anche sociale;

f) interventi di competenza degli ex IACP comunque denominati o dei Comuni, già ricompresi nel Programma straordinario di edilizia residenziale pubblica, approvato con D.M. del Ministro delle infrastrutture del 18 dicembre 2007, regolarmente inoltrati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, caratterizzati da immediata fattibilità, ubicati nei Comuni ove la domanda di alloggi sociali risultante dalle graduatorie è più alta. L'immediata fattibilità degli interventi è accertata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla scorta della comunicazione che, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di cui il presente Piano costituisce allegato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano effettuano per documentare lo stato delle procedure tecnico-amministrative di realizzazione di ogni singola opera.

Il Piano nazionale è pertanto strutturato in tre macro-aree di interventi.

Una prima area è quella prevista all'art. 1, comma 1, lettera a) diretta ad incentivare l'intervento degli investitori istituzionali e privati attraverso una rete di fondi immobiliari. Per tali interventi è previsto un "prestito" da parte dei fondi stessi a livello locale che potrà coprire fino al 40% dell'investimento. Il fondo nazionale, costituito da fondi statali sino al limite di 150 milioni di euro, potrà poi intervenire a sostegno dell'iniziativa sino al 40% dell'investimento.

Caratteristiche fondamentali che dovranno avere questi interventi saranno quelle della sostenibilità dell'investimento e della compatibilità delle realizzazioni di alloggi destinati ad housing sociale rispetto ai vantaggi derivanti dalle premialità urbanistiche.

Una seconda area di intervento è quella prevista all'articolo 1, comma 1, lettera f) che assorbe il precedente piano di 550 milioni di euro ed è rivolta a finanziare l'edilizia residenziale pubblica nella accezione più classica del termine e cioè l'edilizia di proprietà degli ex IACP comunque denominati.

Tale linea di intervento interviene sugli immobili già individuati dal D.M. 18 dicembre 2007 o su quelli che le Regioni individueranno in sostituzione degli interventi non più realizzabili; i nuovi interventi avranno integrale finanziamento statale e, nel primo anno, dovranno essere attivati nel limite di 200 milioni di euro, secondo una priorità collegata, fra l'altro, alla cantierabilità dell'intervento stesso.

La terza area degli interventi riguarda gli interventi ricompresi dalla lettera b) alla lettera e) dell'art. 1, comma 1, del Piano nazionale, che potranno essere attivati mediante sottoscrizione di appositi accordi di programma nel limite delle risorse annualmente disponibili al netto di quelle già utilizzate per le linee di intervento di cui alle richiamate lettere a) ed f).

2. Stato di attuazione

2.1. Interventi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera f) del Piano nazionale

Il richiamato articolo 1, comma 1, lettera f, come detto, ha disposto che l'immediata fattibilità degli interventi ivi previsti è accertata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla scorta della comunicazione da effettuare, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del citato DPCM, dalle regioni e dalle province autonome di Trento e Bolzano, per documentare lo stato delle procedure tecnico-amministrative di realizzazione di ogni singola opera.

In attuazione della citata norma, la competente struttura ministeriale, nel corso del 2009, ha trasmesso alle regioni e province autonome, una scheda informativa - da compilare in relazione a ciascun intervento già compreso nel menzionato D.M. 18 dicembre 2007- finalizzata all'acquisizione di un quadro omogeneo delle comunicazioni da effettuare per documentare quanto richiesto dall'articolo 1, comma 1, lettera f), del Piano nazionale.

Sulla base delle istruttorie svolte dai Provveditorati interregionali alle OO.PP. e delle informazioni trasmesse dalle regioni e Province autonome di Trento e Bolzano, la struttura interessata ha effettuato la prevista istruttoria, al fine dell'accertamento dell'immediata fattibilità degli stessi. Tale attività ha portato all'ammissione al finanziamento degli interventi riportati nell'allegato 2 al D.M. 18 novembre 2009 prot. 892, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 17 dicembre 2009, n. 293.

Per quanto concerne gli aspetti contabili si segnala che è stato impegnato l'intero importo di 200 milioni ed è stato erogato alle regioni l'importo di euro 59.299.199,65 come prima erogazione prevista dal citato D.M. 18.11.2009.

2.2. Sistema integrato di fondi immobiliari.

Come specificato, il Piano nazionale di edilizia abitativa ha previsto come prima linea di intervento (art. 1, comma 1, lettera a), la costituzione di un sistema integrato nazionale e locale di fondi immobiliari per l'acquisizione e la realizzazione di immobili per l'edilizia residenziale ovvero la promozione di strumenti finanziari immobiliari innovativi, con la partecipazione di soggetti pubblici e/o privati, per la valorizzazione dell'offerta abitativa in locazione.

In proposito, si segnala che il Gruppo di lavoro, costituito con decreto ministeriale n. 907 del 12 novembre 2009 al fine di individuare i requisiti dei regolamenti dei fondi immobiliari chiusi, ha concluso i propri lavori il 21.01.2010, predisponendo un apposito documento.

In particolare, il documento elaborato dal Gruppo di lavoro, nel sottolineare che i fondi immobiliari chiusi nazionali saranno dedicati allo sviluppo di una rete di fondi o altri strumenti finanziari che contribuiscano a incrementare la dotazione di alloggi sociali, ha evidenziato che si tratta di strumenti che si pongono "a monte" dei fondi locali o di altri strumenti finanziari in relazione ai quali la missione del Fondo nazionale dovrà essere proprio quella di favorirne la diffusione mediante la partecipazione di minoranza (fino ad un massimo del 40%) agli investimenti proposti dai fondi locali o da altri strumenti finanziari.

Le risorse messe a disposizione per l'avvio di tale procedura ammontano (limite massimo) a 150 milioni di euro a valere sulle complessive risorse individuate al comma 12 dell'articolo 11 del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

Sarà possibile attivare fino a tre fondi (anche se potrebbe essere sufficiente un unico Fondo

nazionale). Ciò costituirebbe un significativo volano per un rilevante investimento nel settore.

Ciascun Fondo nazionale dovrà essere inteso come uno strumento operativo “snello” in grado di individuare con criteri oggettivi, da riferire a concrete condizioni di fattibilità tecnico-economico-finanziaria ed amministrativa delle proposte, i fondi locali o gli altri strumenti finanziari su cui investire quota parte del patrimonio raccolto e destinato a promuovere, attraverso i fondi locali o altri strumenti finanziari, programmi sostenibili dal punto di vista sociale economico, urbanistico ed ambientale.

Potrà essere incentivata, in tal modo, la realizzazione nel nostro Paese di un sistema di fondi immobiliari chiusi, capaci di mobilitare consistenti capitali privati e pubblici per interventi integrati di edilizia residenziale sociale.

E' appena il caso di evidenziare che il sistema dei fondi immobiliari rappresenta una importante novità in materia di politiche abitative, essendo orientato a cofinanziare i fondi locali ai fini della valorizzazione delle aree urbane e alla realizzazione di alloggi a canone calmierato per famiglie di reddito medio-basso ed eventualmente riscattabili.

Ciò posto, si evidenzia che l'articolo 11, comma 7, del Piano nazionale di edilizia dispone che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabiliti gli adempimenti necessari per la definizione e l'attuazione delle procedure relative alla procedura di partecipazione al Fondo nazionale ivi compresi i criteri di ripartizione dei fondi disponibili (massimo 150 milioni di euro) in caso di partecipazione alle procedure di più di un concorrente.

2.3. Accordi di programma

L'articolo 4 del Piano nazionale di edilizia abitativa prevede che, per l'attuazione degli interventi di cui alle lettere *b)*, *c)*, *d)* ed *e)* del Piano nazionale (incremento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica con risorse dello Stato, delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e di altri enti pubblici, comprese quelle derivanti anche dall'alienazione; promozione finanziaria, anche ad iniziativa di privati, di interventi ai sensi della parte II, titolo III, capo III, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163; agevolazioni a cooperative edilizie costituite tra i soggetti destinatari degli interventi; realizzazione di programmi integrati di promozione di edilizia residenziale anche sociale), si proceda con la sottoscrizione di appositi accordi di programma promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le regioni ed i comuni.

Tali accordi sono sottoscritti al fine di concentrare gli interventi sull'effettiva richiesta abitativa nei singoli contesti, rapportati alla dimensione fisica e demografica del territorio di riferimento attraverso la realizzazione di programmi integrati di promozione di edilizia residenziale anche sociale e di riqualificazione urbana, caratterizzati da elevati livelli di vivibilità, salubrità, sicurezza e sostenibilità ambientale ed energetica, anche attraverso la risoluzione di problemi di mobilità, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati.

Gli accordi di programma devono essere elaborati in modo coerente con la programmazione regionale relativa alle politiche abitative e allo sviluppo del territorio ed approvati, ai sensi del comma 4 dell'articolo 11 del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa delibera del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni.

L'articolo 3, comma 1, del richiamato Piano nazionale di edilizia abitativa dispone poi che le risorse di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *c)*, del medesimo Piano siano ripartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle

finanze, sulla base dei coefficienti stabiliti dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 marzo 2003 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 132 del 10 giugno 2003, e destinate al finanziamento delle linee di intervento di cui all'articolo 1, comma 1, lettere *b)*, *c)* e *d)*, nonché alla promozione di programmi integrati di edilizia residenziale anche sociale di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *e)*, del Piano medesimo.

Le risorse disponibili per gli interventi di cui alle lettere *b)*, *c)*, *d)* ed *e)* dell'articolo 1, comma 1, del Piano nazionale - al netto delle risorse pari a 200 milioni di euro destinate agli interventi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *f)* del richiamato Piano nazionale, già individuati con il decreto ministeriale 18 novembre 2009, prot. n. 892, e dell'importo di 150 milioni di euro da destinare al sistema integrato di fondi immobiliari di cui all'articolo 11 del Piano nazionale medesimo - ammontano complessivamente ad euro 377.885.270,00.

La competente struttura ha già predisposto il decreto di riparto tra le regioni e province autonome delle citate risorse che è stato inoltrato al Ministero dell'economia e delle finanze per l'acquisizione del previsto concerto.

Complessivamente, i pagamenti relativi ai programmi "Politiche abitative" e "Politiche urbane e territoriali a cui afferiscono gli obiettivi e le attività in questione, ammontano, rispettivamente, al 48,4 per cento circa e al 90,4 per cento circa delle relative autorizzazioni di cassa

Priorità politica 2 "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti"

Obiettivi strategici correlati:

✓ "Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini e dei pendolari"

Tale obiettivo è inerente al programma "Sviluppo della mobilità locale" che, nonostante i tagli consistenti subiti nel corso degli ultimi anni, continua a rivestire un ruolo di particolare rilievo nella politica dei trasporti, come desumibile dagli stanziamenti pari a circa 1,8 miliardi di euro che, anche per il 2009, così come per il 2008, costituiscono la parte più consistente delle risorse dedicate ai vari programmi della missione "Diritto alla mobilità".

In proposito, si evidenzia che, ad eccezione dei grandi interventi infrastrutturali previsti in aree metropolitane dalla "legge obiettivo" e dei finanziamenti residuali per il settore risalenti a leggi di spesa antecedenti al 2001, si è registrato successivamente un rallentamento di qualunque forma di investimento volta allo sviluppo dei trasporti tra i centri urbani di dimensioni medio piccole e le grandi aree metropolitane, spesso prospicienti ai centri medesimi.

Tale situazione ha comportato un ulteriore aggravamento della situazione di arretratezza del trasporto pubblico locale in cui versa l'Italia rispetto ad altri Paesi dell'Unione Europea.

Prima di indicare in sintesi i principali interventi rivolti a dare attuazione al programma finalizzato a migliorare la tipologia di trasporto in parola e a raggiungere l'obiettivo strategico indicato per l'anno di riferimento, si ritiene necessario specificare il quadro normativo nazionale nel cui ambito si è operato finora per l'attuazione di detto programma e le novità introdotte al riguardo, nel corso del 2009, dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione" che, nel prevedere principi e criteri generali cui dovrà ispirarsi il Governo per attuare la riforma del federalismo fiscale, ha trattato in modo specifico il settore del trasporto pubblico locale.

Il predetto quadro normativo è costituito dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422

“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4 della legge 15 marzo n.59”che, in particolare, poneva a fondamento della riforma del trasporto pubblico locale:

- a) l’individuazione, da parte delle regioni, dei c.d. “servizi minimi” di trasporto pubblico locale, al fine di assicurare a tutti il diritto alla mobilità, evitando, nel contempo, un utilizzo irrazionale, indifferenziato e senza criteri di priorità delle risorse finanziarie disponibili;
- b) la liberalizzazione del settore finalizzata ad una progressiva riduzione dei costi, ad una migliore qualità e ad una maggiore quantità dei servizi offerti.

Nessuno dei due obiettivi sopra indicati è stato sostanzialmente raggiunto. Infatti, i servizi minimi sono stati individuati dalle regioni, per lo più, solo confermando la base “storica” degli stessi, senza provvedere alla loro razionalizzazione e alla soppressione di quelli inutili, con il conseguente mancato dirottamento delle risorse da deliberare sull’incremento qualitativo e quantitativo dei servizi in parola. Inoltre, la liberalizzazione, salvo alcune eccezioni, è stata reiteratamente rinviata sino ad essere inibita o fortemente condizionata, con la conseguenza che, in genere, i costi dei servizi non sono determinati dal libero mercato ma sono definiti da aziende (spesso in mano pubblica) che, a fronte dell’incapacità di ridurre le proprie inefficienze, quantificano i corrispettivi per i servizi offerti sulla base di una spesa storica progressivamente incrementata, senza alcun limite posto da standard o parametri di riferimento ormai venuti meno in nome della presunta liberalizzazione.

Su tale quadro è intervenuta la menzionata legge n. 42/2009, che ha introdotto criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica e dell’individuazione, per il trasporto pubblico locale, di “costi standard”, “fabbisogno standard” e di “livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale” che, se applicati correttamente in sede di predisposizione dei decreti legislativi attuativi, dovrebbero consentire il superamento delle criticità che attualmente attanagliano il settore ed un corretto sviluppo dello stesso, anche mediante l’efficace determinazione e ripartizione delle risorse destinate al fondo perequativo statale di carattere verticale a favore delle regioni.

Considerato che i decreti legislativi in argomento dovranno essere emanati entro il mese di maggio 2011, la complessa attività istruttoria per l’individuazione dei criteri di determinazione degli “standard” e del “livello” di cui sopra dovrà essere effettuata in tempi brevi, tenendo conto delle peculiarità del settore del trasporto pubblico locale, al fine di evitare il procrastinarsi e l’aggravarsi delle criticità che il settore medesimo attualmente manifesta.

Nell’ambito della cornice di riforma in corso per il trasporto pubblico locale, sinteticamente descritta, e in un’ottica futura di federalismo fiscale, appare rilevante sottolineare le competenze “residue” che nel settore permangono in capo allo Stato.

La materia è integralmente di competenza regionale sia per quanto attiene ai compiti di amministrazione e programmazione, sia per quanto attiene all’autonomia finanziaria.

Tuttavia residuano allo Stato competenze specifiche in materia di sicurezza dei servizi e di individuazione dei predetti criteri, di intesa con le Regioni e mediante i decreti legislativi previsti dalla legge n. 42/09, necessari per la determinazione di un “livello adeguato dei servizi a livello nazionale”, dei costi standard e del fabbisogno standard del settore.

Tale individuazione sarà indispensabile per procedere, poi, alla quantificazione delle risorse da destinare, nell’ambito del già richiamato fondo di perequazione, alle regioni che non hanno una sufficiente compartecipazione fiscale.

Al fine di acquisire ed elaborare dati del settore utili per determinare prima e verificare poi i

suindicati standard e livelli, risulterà fondamentale l'attivazione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito dall'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007 n. 244, al quale sono chiamati a partecipare rappresentanti del Ministro dell'economia e delle finanze, del Ministero degli affari regionali, delle regioni, dell'Anci e dell'Upi, finora non operante per scarsità di risorse finanziarie.

Ciò premesso, si specificano le principali azioni realizzate nell'anno in esame in tale settore:

Esecuzione degli accordi di programma stipulati ai sensi dell'art. 15 del d. lgs. n. 422/1997 inerenti il potenziamento ed il risanamento delle ferrovie secondarie

Questo Ministero ha in corso con le Regioni una serie di accordi di programma, stipulati ai sensi dell'art. 15 del d. lgs. n. 422/97, finalizzati allo sviluppo delle ferrovie c.d. "secondarie".

Gli accordi di cui trattasi hanno permesso l'utilizzo ottimale delle risorse residuali stanziante precedentemente al 2001, mediante l'istituzione di un rapporto paritetico tra lo Stato e le Regioni sulla base del quale, individuati congiuntamente gli interventi da realizzare, lo Stato ha proceduto progressivamente all'erogazione di risorse in relazione all'avanzamento dei programmi.

Il flusso finanziario da questo Ministero alle Regioni non ha subito, inoltre, alcuna forma di interruzione, in quanto con disposizione di legge sono stati previsti dei conti di tesoreria infruttiferi nei quali vengono versate le risorse stanziante a copertura degli accordi, risorse che vengono erogate gradualmente con la realizzazione degli interventi concordati. La mancata accensione dei mutui e quindi il mancato ricorso al mercato finanziario ha conseguentemente dato modo di destinare le risorse inizialmente stanziante per la copertura di oneri finanziari a maggiori interventi, con evidente vantaggio per il settore pubblico.

Al riguardo appare opportuno segnalare la necessità di una disposizione legislativa che anche per altri sub settori (trasporto rapido di massa e trasporti metropolitani – trasporto su gomma – trasporto ferroviario locale) preveda l'istituzione di appositi conti di tesoreria infruttiferi, sui quali versare le risorse finanziarie per le finalità di legge sulla base di accordi stipulati tra questo Ministero e gli enti regionali e locali istituzionalmente competenti, al fine di garantire, come già accaduto per gli accordi di programma ex art. 15 d. lgs. n. 422/97, agli enti beneficiari dei contributi un flusso finanziario continuo a fronte di interventi effettivamente realizzati, permettendo di sfruttare gli eventuali ritardi nell'esecuzione degli interventi medesimi per accumulare risorse da destinare comunque al programma di investimenti del sub settore, senza ricorrere al mercato finanziario.

Interventi per il miglioramento della sicurezza delle ferroviarie

Si premette che, in data 19.03.2008, il Ministro dei trasporti pro tempore ha emanato la direttiva sulla sicurezza ferroviaria n. 81/T, che tra i vari adempimenti impone, in particolare, ai gestori delle linee ferroviarie interconnesse alla rete nazionale, di dotarsi, entro tre anni dalla data della direttiva stessa, di sistemi di protezione marcia treno atti a garantire gli stessi livelli di sicurezza già adottati sulla rete RFI. Entro il medesimo periodo era prescritto, dalla direttiva in argomento, l'obbligo di dotare il materiale rotabile di sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra previsti sulle linee anzidette.

Conseguentemente, la competente struttura del Ministero aveva invitato tutte le Aziende interessate circa l'attuazione della direttiva suindicata a voler presentare un programma di interventi, nel rispetto delle indicazioni e tempistiche da essa dettate.

Dai dati forniti è risultato che l'importo complessivamente occorrente per l'attuazione degli

interventi in questione ammontano complessivamente a circa 168 milioni di euro.

Si evidenzia, inoltre, che la mancanza di una legge di finanziamento degli interventi previsti dalla direttiva ha determinato forti criticità per i gestori delle infrastrutture, laddove la direttiva medesima ha previsto il divieto di circolabilità dei rotabili delle imprese ferroviarie sulla rete RFI, qualora i rotabili stessi non fossero dotati di sistema SSB (Sistema Sicurezza di Bordo), entro il 31 dicembre 2008, o, al più tardi, e nei soli casi in cui tali programmi fossero stati avviati prima di tale data, entro il 30 giugno 2009.

In vista delle suddette scadenze, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in data 30 giugno 2009, con propria Direttiva n. 1/dir/2009, ha di fatto prorogato, nelle more degli adempimenti prescritti, i termini di attuazione della Direttiva 81/T, prescrivendo alcune limitazioni all'esercizio ferroviario del materiale rotabile delle società transitanti su rete RFI.

Al fine di consentire il superamento della fase istruttoria, limitativa dell'esercizio delle ferrovie ex concesse e riduttiva degli standard di sicurezza, si rende necessario reperire le risorse indispensabili per l'attuazione del programma di attrezzaggio del materiale rotabile e della rete delle ferrovie, quantificabili, ad oggi, come detto in 168 milioni di euro.

Considerato che la sicurezza in materia di impianti fissi è di competenza statale, appare opportuno rappresentare la necessità di prevedere legislativamente l'istituzione di un fondo nazionale destinato, più in generale, alla copertura finanziaria, di tutti gli interventi in materia di sicurezza imposti dalla normativa nazionale e comunitaria.

Sempre nel settore in parola, la competente struttura ministeriale ha continuato ad operare, nel corso del 2009, per dare esecuzione al disposto dell'art. 1, comma 1038, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (legge finanziaria 2007), che ha autorizzato la spesa di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 "per la realizzazione di interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza, sia dell'infrastruttura ferroviaria sia installati a bordo dei materiali rotabili, finalizzati al conseguimento di un maggior livello della sicurezza della circolazione, per le gestioni commissariali governative e per le ferrovie di proprietà del Ministero dei trasporti." Si riporta di seguito la situazione venutasi a determinare dopo l'effettuazione dell'istruttoria tecnica volta ad individuare tutti gli interventi necessari per migliorare la sicurezza in argomento, in considerazione delle risorse disponibili.

Sono state ammesse ai suddetti contributi le ferrovie:

- Funivie Savona – S. Giuseppe, ex Gestione Commissariale Governativa ora Funivie S.p.A.;
- Ferrovie della Sardegna, in Gestione Commissariale Governativa, ora trasferite per competenza alla Regione Sardegna;
- Ferrovia Circumetnea, in Gestione Commissariale Governativa;
- Ferrovie del Sud-Est S.r.l., società di proprietà del Ministero dei Trasporti;
- Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l., società di proprietà del Ministero dei Trasporti;
- Ferrovie della Calabria s.r.l., società di proprietà del Ministero dei Trasporti.

Le suddette Aziende hanno presentato, a suo tempo, richieste per un ammontare complessivo pari circa a 154 milioni di euro, importo questo notevolmente superiore alle disponibilità assicurate dalla legge. Pertanto, al termine dell'istruttoria effettuata dai competenti uffici ministeriali per individuare tra gli interventi proposti quelli da ritenersi prioritari per assicurare un incremento dei livelli di sicurezza, e verificata la conformità delle proposte formulate ai programmi trasportistici delle diverse Regioni interessate, i fondi messi a disposizione dalla legge sono stati ripartiti con DM 27 giugno 2007 prot. R.D. n.° 2219, secondo lo schema seguente:

Gestione Commissariale Governativa Savona – S. Giuseppe	€	930.000
Gestione Commissariale Governativa Ferrovie della Sardegna	€	11.140.500
Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Circumetnea	€	8.700.000
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.	€	9.175.000
Ferrovie del Sud - Est S.r.l.	€	7.800.000
Ferrovie della Calabria S.r.l.	€	<u>7.250.500</u>
TOTALE	€	45.000.000

Allo stato attuale, sono state stipulate le convenzioni con la Funivie S.p.A. Savona – S. Giuseppe, con la società ARST Gestione Ferrovie della Sardegna S.r.l., con le Ferrovie del Sud-Est S.r.l., le Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l., le Ferrovie della Calabria S.r.l., mentre sono in corso di approvazione i progetti relativi agli interventi richiesti dalla G.C.G. Ferrovia Circumetnea.

Per il proseguimento degli interventi previsti, per la quota parte che non aveva potuto trovare copertura a carico del finanziamento in parola, la legge 24.12.2007, art. 1 comma 248 (finanziaria 2008) ha disposto un ulteriore finanziamento, autorizzando la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 e di euro 15 milioni per l'anno 2010.

Questa Amministrazione ha proceduto all'assegnazione delle ulteriori risorse con decreto n. 25/T del 25.01.2008.

Tuttavia, successivamente, con decreto legge 27 maggio 2008, n. 93 in materia di "Disposizioni urgenti per la salvaguardia del potere di acquisto delle famiglie", sono stati annullati gli stanziamenti di cui sopra. Pertanto, non è stato possibile dare seguito a quanto previsto dal citato DM 24 gennaio 2008 n. 25/T.

Interventi ex lege n. 910/86 di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie esercenti i servizi ex art. 8 del d. lgs. n. 422/97

Nel corso dell'anno 2009, le attività svolte nell'ambito dell'attuazione del programma di interventi ex lege n. 910/86 hanno riguardato principalmente le fasi conclusive dei lavori e l'iter procedurale connesso alla definizione dei rapporti concessori Esercenti/Concessionari, nonché al trasferimento delle competenze relative ad alcune ferrovie alle regioni. Tali attività sono state correlate in molti casi alla evoluzione o alla definizione di svariati contenziosi promossi dai concessionari dei lavori o da ditte espropriate.

Alla fine dell'anno 2009, l'unica ferrovia per la quale sono ancora in corso i lavori è la ferrovia Roma Pantano: sono, infatti, in avanzata fase di realizzazione le opere civili e l'armamento del deposito di Graniti, integrato con la linea C della metropolitana di Roma, di cui è prevista la conclusione entro il corrente anno.

Per altre ferrovie devono essere ancora completati alcuni collaudi: si tratta delle ferrovie Sangritana e Casalecchio - Vignola.

Per la Sangritana sono in corso dei giudizi relativi al contenzioso con il concessionario a valle del lodo del 27/06-7/09/2006.

Per tutte le altre ferrovie sono stati emessi i certificati di collaudo finale, tutti approvati con provvedimento dell'amministrazione.

Per la Roma Lido, nel corso dell'anno 2009, è stato definito il contenzioso con il concessionario con una transazione sottoscritta il 4.3.2008 e definitivamente approvata, contestuale al collaudo dell'ultimo intervento, per cui non si ravvisano motivi ostativi alla chiusura definitiva

della concessione.

Per altre ferrovie, per le quali sono stati già emessi tutti i decreti di approvazione dei certificati di collaudo finale, sono in corso le attività di ricognizione e rendicontazione, condizionate talvolta da:

- definizione del contenzioso o comunque dei rapporti dare /avere con i concessionari;
- definizione del contenzioso con ditte soggette ad esproprio;
- cambiamento dei soggetti Esercenti (a seguito di trasferimenti e/o acquisizioni competenze).

Inoltre, nel corso dell'anno in esame sono stati emessi numerosi decreti di chiusura della concessioni.

“Proseguimento e monitoraggio degli interventi nel settore del trasporto rapido di massa”

L'art. 1, comma 1016, della legge finanziaria 2007 e l'art. art 63, comma 12, della legge n. 133/08 hanno affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di valutare le esigenze prioritarie ed urgenti in tema di trasporto, al fine di predisporre un piano di riparto dei fondi destinati al completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992.

La decisione sulle priorità delle esigenze tiene conto anche del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

La legge 211/92 ha previsto l'attribuzione delle risorse sia agli enti locali per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa in ambito urbano (art. 9), sia alle società ferroviarie per la realizzazione di nuove tratte da destinare a servizio metropolitano (art. 10). Le risorse finanziarie originariamente stanziare con tale legge, corrisposte sotto forma di limiti di impegno pluriennali, sono state successivamente implementate con ulteriori risorse previste dalle seguenti disposizioni normative:

L. 611/92 – L. 30/98 – L. 194/98 – L. 472/99 – L. 448/98 – L. 488/99 – L. 388/00 – L. 296/06 e per ultima la L. 133/08 che ha destinato alcune risorse, sia per nuovi interventi che per il completamento di interventi in corso d'opera, concernenti l'art. 9 della legge n. 211/92.

L'ammontare complessivo degli stanziamenti risulta ad oggi di circa 5.800 milioni di euro ed ha attivato un volume di investimenti di circa 10.000 ME; al riguardo occorre rilevare che, per gli interventi di cui all'art. 10 della legge n. 211/92 riguardanti le ferrovie locali, le relative competenze in materia amministrativa sono state attribuite alle regioni e i finanziamenti assegnati a tali interventi sono stati impegnati a favore delle Regioni medesime, in ottemperanza degli accordi di programma istituiti ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. 422/97.

Nelle tabelle che seguono è riportato in sintesi lo stato di attuazione degli interventi finanziati, che viene aggiornato trimestralmente a seguito dell'attività di monitoraggio espletata da questa Amministrazione, facendo comunque riferimento, per quanto sopra detto in merito agli interventi di cui all'art. 10, solo agli interventi finanziati ai sensi dell'art. 9 della legge.

Numero interventi attuali (*)	Numero interventi originari	Costo delibera (prima assegnazione) (meuro)	Costo da CIPE	Finanziamento delibera CIPE (meuro)	Costo approvato dal Ministero (meuro)	Finanziamento concesso (meuro)
72	82	8.537,596		4.345,698	8.822,372	4.340,383

(*) a seguito di accorpamento degli interventi

Stato di attuazione art. 9	Numero interventi	% su totale	Costo da delibera CIPE (meuro)	% su totale
1) Concluso	17	23,61	1371,059	16,06
2) Con lavori in corso e tratte parziali attivate e in esercizio	5	6,94	1628,850	19,08
3) Con lavori in corso	23	31,94	3430,426	40,18
4) Con gare espletate e attività di inizio lavori	9	12,50	660,636	7,74
5) Con gare da espletare	6	8,33	755,648	8,85
6) Definanziato	12	16,67	691,157	8,10
TOTALE	72	100,00	8537,596	100,00

Per quanto riguarda le attività che hanno interessato il settore nell'anno 2009, si fa presente che sono state definitivamente assegnate le risorse originariamente stanziare dalla legge finanziaria 244/07, comma 304, successivamente riconfermate dall'art. 63 della legge n. 133/08, pari a 35 milioni di euro destinate al completamento di interventi in corso di esecuzione.

Per quanto riguarda le risorse afferenti il suddetto art. 63 della legge n.133/08 destinate a nuovi interventi, si fa presente che, in data 16.02.2009, è stato emanato il decreto ministeriale (pubblicato sulla G.U. n° 126 del 3.06.09) che definisce i criteri di selezione degli interventi cui destinare le medesime risorse. Tale decreto, prevede, tra l'altro, l'individuazione di una graduatoria per l'ammissibilità ai finanziamenti che si intende lasciare valida anche per eventuali successivi rifinanziamenti, qualora gli interventi proposti mantengano la loro validità in termini trasportistici, economici e temporali; è evidente che ciò consentirà l'immediato utilizzo delle risorse che verranno in seguito assegnate al settore, considerata l'importanza strategica che esso assume per risolvere le problematiche di mobilità e ambientali nei centri urbani.

Nei termini di scadenza previsti dal citato D.M. (1.10.09) sono pervenute a questa Amministrazione cinquanta istanze di finanziamento attualmente in fase istruttoria.

"Gestione del fondo per gli investimenti destinati all'acquisto di veicoli di trasporto pubblico locale mediante riparto alle regioni e controllo della spesa"

Al fine di realizzare una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organizzazione dei trasporti e favorire l'equilibrio modale degli spostamenti "pendolari", è stato istituito presso il Ministero, ai sensi dell'art. 1, comma 1031, della legge n.

296/06, un fondo per gli investimenti destinato all'acquisto dei veicoli adibiti a tale servizio.

Tale fondo ha ricevuto uno stanziamento iniziale di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinati all'erogazione di contributi nella misura massima del 75% del costo delle forniture di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, servizi ferroviari ed autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale.

A seguito di una complessa istruttoria, il Ministero ha acquisito dalle singole Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano i dati necessari per ripartire tra le stesse le risorse in argomento.

Tale ripartizione è stata approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Successivamente, si è provveduto all'impegno delle risorse stanziata ed alla stipula di specifiche convenzioni con i singoli enti territoriali beneficiari, che hanno consentito, già a fine 2008, l'erogazione delle risorse stanziata per il 2007.

Nel corso del 2009, si è provveduto all'erogazione della seconda annualità del finanziamento alle regioni Campania, Valle D'Aosta ed Emilia Romagna che hanno rendicontato una spesa pari all'80% delle somme già erogate a titolo di anticipazione.

Successivamente, l'art. 1, comma 304, della legge n. 244/07 ha rifinanziato il fondo di cui trattasi, destinando ad esso il 50% della dotazione del "Fondo per la promozione ed il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale" istituito ai sensi della medesima legge.

In particolare, è stato previsto uno stanziamento di euro 113 milioni per il 2008, di euro 130 milioni per il 2009 e euro 110 milioni per ciascuno degli anni 2010 e 2011, di cui euro 176,5 milioni destinati all'acquisto di materiale rotabile ed autobus ed euro 35 milioni destinati al completamento di interventi in corso di esecuzione, finanziati ai sensi dell'art. 9 della L. n. 211/92, e circa euro 140 milioni a nuovi interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa.

Circa l'utilizzo dei 176,5 milioni di euro destinati all'acquisto di materiale rotabile ed autobus, si precisa che l'istruttoria tecnica è già stata compiuta dall'Amministrazione; il relativo piano di riparto è stato approvato con l'adozione dei conseguenti decreti d'impegno e sono in corso di stipula le Convenzioni con i singoli Enti beneficiari per l'erogazione dei prescritti contributi.

Nel corso del 2009, si è reso necessario provvedere alla riformulazione del piano di riparto delle annualità 2008-2010 tra le Regioni e Province autonome per effetto della cancellazione dei fondi ad opera del decreto legge n. 93/08 e del nuovo stanziamento avvenuto ad opera della legge 133/2008.

Il nuovo piano, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, è stato approvato con DM 413 del 18 maggio 2009. A seguito della registrazione del citato decreto da parte degli organi del controllo, si è provveduto a richiedere la presentazione dei programmi di intervento da parte degli enti interessati e si è pervenuti alla sottoscrizione delle prime sei convenzioni, per le quali si procederà alle rispettive erogazioni non appena interverrà la registrazione dei relativi decreti di approvazione.

Nel corso del 2009 si è provveduto, altresì, ad effettuare il riparto dell'annualità 2011 del fondo per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale (D.M. 703 del 01.09.2009), adottato previa intesa sancita dalla Conferenza Unificata. Il decreto destina il 50% del fondo a ciascuna delle due finalità dallo stesso previste (fondo pendolari e legge 211/92).

Su richiesta, infine, della Conferenza permanente tra Regioni e Province autonome, con decreto n. 1044 del 7 dicembre 2009, si è provveduto ad effettuare la modulazione temporale dei

fondi relativi alle annualità 2008-2010, attribuendo, in particolare, l'intera annualità 2009 alla finalità di rinnovo del parco veicolare adibito a trasporto pubblico locale e riducendo in proporzione le restanti due annualità 2009-2010, al fine di garantire il rispetto del vincolo di destinazione del 50% tra le due finalità fissato dalla legge istitutiva del fondo (art. 63 – comma 13 – L. n. 133/2008).

A seguito dell'emanazione del citato decreto, si è provveduto ad effettuare il conseguente impegno dei fondi, previo annullamento del precedente decreto di impegno assunto nell'anno 2008.

La modulazione temporale del fondo consentirà di destinare maggiori risorse, nell'immediato, al rinnovo del parco circolante del TPL, con importanti effetti benefici nel miglioramento dei livelli di servizio con riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂.

Nessun effetto peggiorativo si prevede sul programma di interventi per il potenziamento del trasporto pubblico locale caratterizzato da dinamiche di spesa più lunghe (a causa dei tempi di progettazione e affidamento dei lavori).

Infine, si segnala che, nell'ambito del programma in parola, si sono registrate talune difficoltà nell'utilizzo delle risorse destinate al concorso dello Stato nella spesa per la realizzazione di interventi relativi a linee metropolitane, anche con sistemi innovativi, e parcheggi a favore di Comuni, Consorzi pubblici per servizi di trasporto e Società. Tali difficoltà sono collegate soprattutto ai vincoli in materia di accensione dei mutui garantiti dallo Stato, introdotti dall'art. 1, comma 512, della legge n. 296 /2006, ai fini del rispetto del patto di stabilità. Criticità ulteriori si sono verificate nell'attuazione di detti interventi per la mancata messa a disposizione dei fondi da parte delle ultime leggi finanziarie.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sviluppo della mobilità locale" costituiscono il 70,3 per cento delle autorizzazioni di cassa.

✓ ***"Regolamentazione e monitoraggio dei servizi di trasporto"***

L'obiettivo in esame insiste, nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", su una pluralità di programmi: "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", "Sistemi portuali".

I principali interventi posti in essere, nell'anno 2009, per il raggiungimento di tale obiettivo, con riferimento ai suindicati programmi, sono appresso specificati:

Elaborazione di proposte normative per il recepimento delle direttive comunitarie n. 58 e 59 del 23.10.2007 in materia di trasporto ferroviario ed attuazione del c.d. "terzo pacchetto ferroviario"

Al riguardo si precisa che la direttiva 2007/58/CE del 23.10.2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, e la direttiva 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria ed all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, riguarda, sostanzialmente, la prosecuzione del processo di liberalizzazione del settore ferroviario già avviato negli anni scorsi, così come tracciato dalla Commissione Europea. In particolare prevede, per le singole imprese ferroviarie (non più, quindi, in obbligo di associazione di impresa) la possibilità di espletare servizi internazionali passeggeri, nonché la possibilità di effettuare rotture di carico (cabotaggio) lungo un percorso internazionale.

Per poter recepire tali disposizioni, si è dovuto provvedere ad una completa revisione del quadro normativo di settore, già regolato dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, con cui si era data attuazione alle direttive comunitarie 2001/12, 13 e 14. Per tale revisione si è operato con due

diversi strumenti normativi, i cui testi sono stati elaborati all'interno dei competenti Uffici ministeriali:

- il primo è stato approvato con la legge 23 luglio 2009, n. 99, "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" che, in particolare, agli articoli da 58 a 63, ha introdotto la "Licenza Ferroviaria Nazionale" per i servizi passeggeri di ambito nazionale ed ha individuato le limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri, secondo quanto previsto dall'articolo 1 della direttiva 2007/58/CE;

- il secondo si è concretizzato in uno schema di decreto legislativo per il recepimento della rimanente parte della direttiva 2007/58/CE inerente, in particolare, alle questioni relative alla richiesta di capacità (articolo 2 della direttiva), discusso, nel mese di novembre 2009, presso la Conferenza Stato Regioni con parere favorevole.

Per quanto concerne, invece, la direttiva 2007/59/CE, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità, in ordine al cui mancato recepimento la Commissione europea ha comunicato l'apertura della relativa procedura di infrazione, non è stato possibile risolvere entro l'anno 2009 le varie criticità che hanno ostacolato detto recepimento.

Infatti, alcuni elementi importanti ai fini dell'attuazione della direttiva stessa sono stati definiti, in sede UE, solo negli ultimi mesi del 2009, mentre ulteriori elementi sono ancora in corso di definizione da parte della Commissione. Trattasi, sostanzialmente, della definizione dei parametri fondamentali dei registri delle licenze di conduzione dei treni e dei certificati complementari previsti dalla direttiva (recentemente adottati con Decisione della Commissione n. C(2009)8278 del 29/10/2009), nonché dei modelli comunitari per le licenze ed i certificati stessi la cui adozione era stata prevista, dall'articolo 4 della stessa direttiva 2007/59/CE, entro dicembre 2008.

Inoltre, ulteriori criticità derivano dalla complessità di alcuni risvolti di tipo economico/procedurale e, ovviamente, di sicurezza, connessi al recepimento della direttiva stessa. Trattasi, sostanzialmente, delle questioni relative all'accreditamento/riconoscimento delle strutture incaricate di attestare il possesso dei requisiti di idoneità fisica e psicologica o le competenze professionali dei macchinisti, nonché ai costi della formazione. In ogni caso, lo schema del decreto di recepimento della direttiva 2007/59/CE è ormai in avanzata fase di definizione.

Adozione di misure correttive degli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree interessate

Si indicano, di seguito, i principali provvedimenti adottati in materia nell'anno 2009:

Regione Sicilia

E' stato predisposto il decreto ministeriale n. 2 del 9 gennaio 2009, recante una nuova imposizione di oneri sulle rotte Trapani-Pantelleria e vv., Pantelleria-Palermo e vv, Lampedusa-Palermo e vv, Lampedusa-Catania e vv., Trapani-Milano Linate e vv. e Trapani-Roma Fiumicino e vv.

Inoltre, visto l'esito della procedura di gara (di cui è risultata aggiudicataria la compagnia Meridiana S.p.A.) esperita dall'Enac, relativa all'assegnazione dei collegamenti di Pantelleria con Trapani e Palermo e di Lampedusa con Palermo e Catania, è stato sottoscritto il relativo decreto ministeriale in data 22 luglio 2009.

Regione Calabria - Scalo di Crotona

Al fine di superare il problema scaturito dalla mancanza di offerte nelle gare per l'assegnazione dell'esercizio delle rotte Crotona-Roma Fiumicino e vv. e Crotona-Milano Linate e vv., "onerate" con D.M. n. 109/2008, si è provveduto ad una nuova imposizione di oneri da e per

Crotone, con decreto ministeriale del 4 maggio 2009.

Contestualmente sono state elaborati gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione di detti collegamenti.

Regione Trentino Alto Adige

Nel mese di luglio 2009, sono stati predisposti lo schema del bando di gara per l'assegnazione in esclusiva della rotta Bolzano-Roma Fiumicino e vv., nonché la relativa nota informativa da inviare alla Commissione europea.

Successivamente, è stato predisposto il decreto ministeriale riguardante l'assegnazione del collegamento in parola al vettore Air Alps e l'approvazione della apposita convenzione stipulata da Enac e Air Alps.

Acquisizione di un quadro dettagliato delle esigenze di collegamento marittimo con le isole nazionali, in vista del riassetto del Gruppo Tirrenia

Gli attuali assetti relativi ai collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori sono gestiti dalle Società pubbliche sovvenzionate Tirrenia, Caremar, Siremar, Toremar e Saremar.

In vista della scadenza della Convenzione tra lo Stato ed il Gruppo Tirrenia sulla base della quale operano le società suddette, prevista per il 2008 e poi prorogata fino al 2009, si è ritenuto opportuno creare un gruppo di lavoro, con la partecipazione di addetti alle varie strutture ministeriali competenti in materia, per un'attività di studio finalizzata alla rilevazione ed all'analisi dei dati riguardanti il settore dei predetti collegamenti marittimi nazionali e propedeutica al riassetto del settore dell'intervento pubblico in materia.

L'attività di tale gruppo di lavoro ha comportato:

- il monitoraggio del flusso di cabotaggio marittimo di merci e passeggeri sbarcati nei porti nazionali;
- il monitoraggio delle navi che effettuano collegamenti marittimi nazionali ed internazionali attraverso "una regolare attività di linea", cioè una serie di traversate effettuate in modo da assicurare il traffico tra il porto di partenza e quello di arrivo, sulla base di un orario pubblicato;
- l'istituzione di un archivio informatico per la raccolta di dati relativi alle navi adibite al traffico di cabotaggio.

Attraverso tale monitoraggio, si è provveduto alla:

- ricezione e registrazione dei dati pervenuti trimestralmente dalle Autorità marittime periferiche nell'ambito di un programma informatico specificamente predisposto;
- acquisizione dei dati trasmessi dalle Capitanerie di Porto e Uffici circondariali Marittimi sui collegamenti marittimi svolti con navi (passeggeri e merci) battenti bandiera nazionale ed estera;
- acquisizione dei dati relativi alle navi italiane iscritte al Registro Internazionale che hanno effettuato servizio di cabotaggio nell'anno 2009 per l'individuazione di ogni singola unità.

Le finalità perseguite mediante tale attività di monitoraggio possono così sintetizzarsi:

- rilevazione del flusso di cabotaggio marittimo esercitato da naviglio nazionale e comunitario al fine della verifica dell'impatto socio-economico derivato dall'entrata in vigore del Regolamento CEE n° 3577/92 che ha liberalizzato il cabotaggio marittimo;
- monitoraggio di tutte le navi, italiane ed estere, che operano nei collegamenti marittimi nazionali al fine di ottenere un quadro dei traffici marittimi e decidere le politiche di settore.
- individuazione di ogni singola unità e dei dati relativi al numero dei viaggi effettuati, al fine di consentire un pronto riscontro del numero delle navi comunitarie ed iscritte nel Registro

Internazionale impegnate nell'esercizio del cabotaggio insulare.

Nel corso dell'anno in considerazione, si è rilevato come la duplicazione dell'attività di rilevazione dei dati concernenti il cabotaggio marittimo rappresenti un dispendio di tempo ed energie, nonché occasione di possibili difformità nella elaborazione delle informazioni fornite a Uffici diversi della medesima Amministrazione.

Si è avvertita, pertanto, la necessità di un adeguato coordinamento in tale materia, al fine di eliminare le divergenze, destinate altrimenti a ripetersi in futuro, con conseguenze certamente non positive, anche in tema di valutazione dell'efficacia degli interventi effettuati a sostegno del cabotaggio marittimo.

Terminata la rilevazione parallela dei dati relativi all'attività di cabotaggio, effettuata dalle Autorità marittime periferiche e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, si è concordato di procedere alla creazione di un programma informatico in grado di raccogliere ed elaborare i dati forniti mensilmente dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto attraverso i modelli già utilizzati dall'Istat.

L'utilizzo del suddetto programma risulta propedeutico al fine dell'utilizzazione di un nuovo modello informatico di raccolta dati, un modello unico dal quale ciascun settore di attività potrà attingere le informazioni di propria competenza, evitando inutili duplicazioni.

E' stato, inoltre, completato il data base relativo alle navi italiane iscritte al Registro Internazionale che hanno effettuato servizio di cabotaggio nell'anno 2009 e, contestualmente, sono state aggiornate le schede relative alle singole navi.

Azioni di sostegno ai progetti innovativi nel settore delle costruzioni navali

Le azioni in materia cantieristica navale si sono concentrate, nel corso dell'anno in esame, sulle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria di settore contenuta nei seguenti atti e documenti:

- disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale (2003/C317/06), prorogata fino al 31 dicembre 2011;
- strategia per una politica marittima integrata per l'Unione europea (il cosiddetto Libro Blu - COM(2007) 575) e documenti connessi;
- "Orientamenti per un approccio integrato della politica marittima verso migliori pratiche di governance marittima integrata e di consultazione delle parti interessate" (COM(2008) 395).
- documento elaborato dal Consiglio dell'Unione Europea (14094/09) riportante la strategia per una migliore demolizione delle navi.

Nell'ambito del suindicato quadro di riferimento, dette azioni possono così riassumersi:

- prosecuzione dell'istruttoria dell'Aiuto di Stato n. 160 (c.d. Tax Lease). Detto aiuto, introdotto dall'articolo 2, commi 218-220, della legge finanziaria 2008 (L. 244 del 24 dicembre 2007), prevede un regime fiscale agevolato legato al differimento temporale del carico fiscale, che si sostanzia in una riduzione dei canoni di locazione e del prezzo di acquisto delle navi, incentivando in tal modo il settore cantieristico navale. A seguito delle osservazioni della Commissione Europea, la competente struttura di quest'Amministrazione ha interessato il Ministero dell'economia e finanze in ordine alla predisposizione della bozza del regolamento di attuazione ed a una eventuale modifica del disposto normativo, al fine di allineare detto provvedimento e il regime degli aiuti di stato ad esso connesso con il mercato comune. Tale bozza è stata poi trasmessa alla Commissione per le valutazioni in merito;
- elaborazione dati ed elementi sull'attuale situazione della cantieristica per gli incontri, tenutisi a luglio e a settembre 2009, con i rappresentanti dei governi europei riguardanti le iniziative

intraprese a favore della cantieristica navale dopo il documento Leadership 2015;

- cura degli atti per il recepimento della Convenzione internazionale di Hong Kong per il sicuro ed ecologico riciclaggio delle navi ("Hong Kong Convention"), in linea con la menzionata comunicazione della Commissione "Una strategia europea per una migliore demolizione delle navi";

- esecuzione di n. 28 valutazioni di congruità del prezzo di vendita all'estero o per dismissione temporanea di bandiera di unità navali, ai fini dell'art. 7 della legge n. 27 febbraio 1998, determinando per ciascuna di esse il valore cui rapportare la prescritta fideiussione bancaria;

- partecipazione, presso l'OCSE a Parigi, al workshop sulla cantieristica navale con i rappresentanti governativi dell'Unione Europea e dei Paesi non-OCSE le cui economie sono caratterizzate da un significativo settore navale (Cina, Russia, Giappone). Oltre ai delegati dei vari Paesi hanno partecipato agli incontri le associazioni di categoria: CESA e ECSA per l'Europa (Community of European Shipyards' Associations e European Community Shipowners' Association), ICS (International Chamber of Shipping), INTERTANKO, JSA (The Japanese Shipowners' Association), KOSHIPA (Korea Shipbuilder's Association) e SAJ (Shipbuilders Association of Japan). I lavori erano stati preceduti da riunioni riservate ai settori governativi dell'economia e dell'industria per analizzare i dati relativi ai vari aiuti di Stato e crediti all'esportazione erogati alle imprese cantieristiche nel periodo 2007-2009. Tali dati sono stati raccolti attraverso un apposito questionario. Quest'Amministrazione ha trasmesso tutte le informazioni richieste di sua competenza; le schede sono state pubblicate nel documento OCSE C/WP6(2009)20. Relativamente ai Crediti all'Esportazione, di competenza del Ministero dello Sviluppo Economico, si è concordato con il coordinamento del WP6 dell'OCSE che i questionari in parola saranno periodicamente aggiornati e restituiti per tempo in preparazione dei lavori delle prossime riunioni che hanno visto la sessione prevista a luglio 2010 anticipata ad aprile. Alla conclusione del workshop si è tenuta la programmata sessione formale di dicembre del WP6 ed è stata ribadita in questa sede, sia dall'Unione Europea che dal CESA, l'esigenza di una maggiore "trasparenza" di mercato, critica in questa fase di crisi, al fine di evitare turbative al "level playing field". Infatti, i fattori "distorsivi" del mercato mondiale cantieristico navale sono causati dal fatto che molti Paesi asiatici, dotati di una cantieristica già sviluppata o emergente (Cina, Corea, Russia, India, Brasile, ecc.), usufruiscono largamente di aiuti di Stato celati sotto forma di differenti finanziamenti (per esempio acquisti da parte degli Stati di vecchi mezzi navali in disuso), che li avvantaggia nell'affrontare la crisi di "domanda" a scapito dei Paesi dell'Unione Europea ai quali notoriamente non sono concessi aiuti e li mette in condizione di offrire sottocosto, anche nei segmenti di mercato a maggior tecnologia attualmente presidio delle imprese costruttrici europee.

Ciò premesso, si sottolinea che è in corso l'elaborazione della Relazione annuale sulla cantieristica navale 2007-2008, con lo scopo di fornire al Parlamento un quadro delle politiche nazionali ed internazionali e dell'andamento del mercato mondiale del settore cantieristico navale.

Monitoraggio dello stato di concessioni di aree demaniali e banchine portuali nei porti sede di Autorità portuale, con particolare riferimento al rispetto delle condizioni e degli obblighi posti dal concedente"

Ai fini di tale monitoraggio si è provveduto a:

- individuare una serie di parametri oggettivi in base ai quali selezionare gli atti concessori da monitorare;
- formulare l'elenco degli atti concessori oggetto del monitoraggio, ordinato per rilevanza delle concessioni;
- richiedere ed esaminare gli elementi informativi ritenuti utili, elaborando specifiche schede

conoscitive;

- predisporre un documento di valutazione amministrativo/economica contenenti dati e valutazioni in merito all'osservanza degli obblighi e delle condizioni imposte ai concessionari.

Nell'ultima fase si è provveduto a formulare una serie di proposte di provvedimenti correttivi alle Autorità portuali, con l'obiettivo di registrare un tangibile potenziamento degli impianti e dei servizi portuali attraverso una migliore utilizzazione delle aree date loro in concessione.

In particolare, il lavoro svolto è stato concentrato nella individuazione dei correttivi da apportare ai procedimenti concessori in questione, emanando apposite direttive in tema di rilascio e rinnovo dei titoli concessori, con riferimento al rispetto dei principi di concorrenza e trasparenza così come delineati dalla Commissione europea, nonché in tema di una corretta applicazione di tasse e imposte di registro in materia di canoni demaniali.

Complessivamente, i pagamenti dei programmi a cui ineriscono l'obiettivo strategico in esame e le connesse attività ammontano:

- per il programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", all'89,2 per cento circa delle autorizzazioni di cassa ;
- per il programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" al 97,6 per cento circa delle autorizzazioni di cassa;
- per il programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" al 92,1 per cento circa delle autorizzazioni di cassa;
- per il programma "Sistemi portuali" al 36,6 per cento circa.

Le difficoltà di spesa connesse a quest'ultimo programma hanno formato oggetto di approfondimento da parte del Ministero dell'economia e delle finanze nel Rapporto sulla spesa delle pubbliche amministrazioni per l'anno 2009. In particolare, tale Rapporto, in considerazione della tipologia principale di finanziamento delle opere portuali, costituita da contributi pluriennali (ex limiti di impegno), che spesso corrispondono a rate di ammortamento di mutui stipulati dalle Autorità portuali, il cui onere è assunto a carico del bilancio dello Stato, individua la causa fondamentale di tali difficoltà di spesa nella diffusione di modalità di erogazione "anticipata" dei mutui (ossia diverse da quelle a stato di avanzamento dei lavori) in presenza di tempi di realizzazione lunghi dei medesimi lavori. In proposito, il Rapporto suggerisce all'Amministrazione di valutare la possibilità di revoca dei finanziamenti una volta decorsi - senza aver ottenuto riscontro oggettivo di attività- un certo numero di anni, e di inserire nei contratti di mutuo una clausola per poter ricorrere ad un'anticipata risoluzione dei contratti senza oneri.

Priorità politica 3 "Sicurezza"

Obiettivi strategici correlati:

✓ "Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture"

L'obiettivo strategico suindicato è correlato a diversi programmi: "Opere strategiche", "Edilizia statale e interventi speciali", "Sistemi ferroviari locali", "Sistemi idrici, idraulici e elettrici.

In proposito, si indicano alcune tra le più rilevanti linee di intervento allo stesso connesse:

Messa in sicurezza degli edifici scolastici ai sensi dell'art. 80, comma 21, della legge n.289/2002

L'art. 80, comma 21, della legge n. 289/2002 prevede un piano straordinario di messa in

sicurezza degli edifici scolastici, con particolare riguardo a quelli che insistono sul territorio delle zone soggette a rischio sismico, nell'ambito del programma di infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/01.

In attuazione di detta norma sono stati predisposti due programmi stralcio, relativi a circa 1.600 interventi, di importo rispettivamente pari ad euro 193,8 milioni circa ed euro 295,2 milioni circa, approvati dal CIPE con delibere n. 102/04 e n. 143/06.

Nell'anno 2009, sono proseguite le attività relative alla stipula delle convenzioni con gli Enti interessati.

La competente struttura ministeriale ha provveduto, di concerto con il Ministero della Pubblica Istruzione, a relazionare periodicamente al CIPE in ordine all'attuazione dei predetti programmi stralcio.

Nell'ambito delle risorse del fondo infrastrutture di cui all'art. 18 lett. B) del decreto legge 185/2008, convertito in legge n.2/2009, risultano anche deliberati dal CIPE, nella seduta del 6 marzo 2009, 1.000 milioni per il finanziamento dell'edilizia scolastica sopra richiamata, con riserva di successiva definizione del programma.

Interventi per la ricostruzione in Abruzzo

Il decreto legge 28.4.09, n. 39, convertito in legge 24.6.09, n. 77, ha previsto il finanziamento del fabbisogno relativo agli interventi urgenti a favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici della Regione Abruzzo nel mese di aprile 2009, con attività da svolgersi da parte del competente Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche.

Il CIPE, nella seduta del 26 giugno 2009, ha deliberato l'assegnazione della somma di euro 226.421.450,00 in riferimento al fabbisogno relativo agli interventi urgenti, a valere sul finanziamento di 1.000 milioni di euro destinati alla messa in sicurezza degli edifici scolastici, ricompreso nell'ambito del fondo infrastrutture di cui all'art. 18 lett. B) in precedenza richiamato, con riserva di assegnazione.

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna ha dato corso nel 2009 ai primi interventi urgenti sul patrimonio danneggiato dal predetto sisma, per un importo di oltre 20 m.e.

Interventi per la sicurezza delle dighe

Nel corso dell'anno 2009, sono proseguite, nonostante le gravi carenze di personale nel settore di competenza le attività riguardanti:

1. approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena;
2. realizzazione di interventi strutturali e non strutturali per la messa in sicurezza delle dighe individuate ai sensi del D.L. n. 79/2004 convertito in Legge n. 139/2004 e rivalutazione idrologico idraulica delle dighe ai sensi dell'art. 4 della medesima legge;
3. finanziamento dei progetti delle infrastrutture idriche nelle aree depresse del Mezzogiorno, vigilanza e controllo sull'attuazione dei programmi.

In merito alle attività di cui al punto 1, si sarebbero dovute effettuare mediamente, nel corso dell'anno, due visite di vigilanze per ciascuna delle 545 grandi dighe di competenza. Le gravi carenze di personale nel settore hanno, però, determinato un forte rallentamento della vigilanza in

parola; in particolare, sono state effettuate n. 857 visite di vigilanza, raggiungendo il 78,62 % di quelle previste.

Nel corso del medesimo anno 2009, sono state altresì effettuate istruttorie su 159 progetti riguardanti grandi dighe, su un totale di 167 progetti pervenuti.

Relativamente alle attività di cui al punto 2, si segnala che, con l'Ordinanza di Protezione Civile n. 3736 del 30.01.2009, è stata modificata l'organizzazione operativa e di gestione delle attività connesse al D.L. n. 79/2004. E' stato nominato un unico Commissario Delegato il quale ha avviato le attività di ricognizione delle dighe interessate. Questa nuova condizione ha comportato una rivisitazione delle procedure in atto e, conseguentemente, un riavvio delle progettazioni. Nel II semestre, le attività del Commissario sono state essenzialmente ricognitive per tutte le dighe di cui al D.L. n. 79/2004.

Relativamente allo stato dei procedimenti di rivalutazione idrologica idraulica, nel corso dell'anno 2009, sono state approvate 14 rivalutazioni rispetto all'anno 2008 in cui furono approvate 11 rivalutazioni.

Riguardo alle attività di cui al punto 3, nel corso del 2009 è stato effettuato regolarmente il monitoraggio di tutti gli interventi, sono stati finanziati n° 7 interventi, di cui n° 2 riguardano una integrazione finanziaria ad un finanziamento già assentito, mentre gli altri sono relativi a finanziamenti di nuovi interventi, per un importo complessivo di € 12.088.562,07 così suddiviso:

1. MOL/AC/02 - Realizzazione opere fognarie ed idriche nel Comune di Montenero di Bisaccia per l'importo di € 2.000.000,00;
2. PUG/AC/05 - Manutenzione straordinaria della tratta suburbana del canale Fosso Pila in agro di Cerignola per l'importo di € 3.498.562,04;
3. PUG/ACO3 - Completamento ammodernamento. Impianto di distribuzione del distretto 11 del comprensorio del Foltore con sistema automatizzato di consegna e regolazione dell'acqua per l'importo di € 3.620.000,00;
4. CAUAC/24 - Completamento Ristrutturazione rete idrica frazione Monsoreto - Comune di Dinami per l'importo di € 150.000,00;
5. CAL/AC/25 - Collegamento serbatoio in zona Ceraso e Garga - Comune di San Giovanni in Fiore per l'importo di € 700.000,00;
6. CAM/AC/02 - Impianto di trattamento acque di falda profonda di Camposauro - integrazione finanziaria per l'importo di € 463.000,00;
7. SAR/AC/10 - Interconnessione dell'adduttore Mulargia Cagliari con l'acquedotto industriale CASIC - integrazione finanziaria per l'importo di € 1.700.000,00.

Inoltre nel corso dello stesso anno, sono stati esaminati ed approvati n. 5 interventi, di seguito elencati:

1. PUG/AC/05 - Manutenzione straordinaria della tratta suburbana del canale Fosso Pila in agro di Cerignola per l'importo di € 3.498.562,04 (Regione Puglia);
2. PUG/ACO3 - Completamento ammodernamento. Impianto di distribuzione del distretto 11 del comprensorio del Fortore con sistema automatizzato di consegna e regolazione dell'acqua per l'importo di € 3.620.000,00 (Regione Puglia);
3. SAR/AC/10 - Interconnessione dell'adduttore Mulargia Cagliari con l'acquedotto industriale CASIC per l'importo di € 4.500.000,00 (Regione Sardegna);
4. CAM/AC/01 - Interventi strutturali sulle reti idriche di Ischia. Completamento Forio Panza per l'importo di € 1.029.471,22 (Regione Campania);
5. CAL/AC/25 - Collegamento serbatoio in zona Ceraso e Sarga - Comune di San Giovanni in Fiore per l'importo di € 700.000,00 (Regione Calabria).

Relativamente alle “grandi infrastrutture elettriche”, la competente struttura ha espresso il proprio parere tecnico su tutte le richieste relative agli interventi di maggiore rilevanza nazionale (n. 17), pervenute dal Gestore della Rete Nazionale (TERNA).

Circa il rapporto tra i pagamenti e le relative autorizzazioni di cassa dei programmi ai quali ineriscono l’obiettivo e le attività suindicate, si rinvia a quanto già specificato per i programmi “Opere strategiche” ed “Edilizia statale ed interventi speciali”, precisando che per il programma “Sistemi ferroviari locali” i pagamenti ammontano al 46,6 per cento circa delle autorizzazioni di cassa, mentre per il programma “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” al 26,2 per cento.

- ✓ **“Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statistico e tecnico-funzionale delle opere”**
- ✓ **“Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti”**

Per i due obiettivi strategici sopra specificati, connessi al programma “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”, si rinvia a quanto sopra specificato in ordine agli altri due obiettivi del medesimo programma ai quali risultano collegati: “Individuazione delle problematiche connesse con la pianificazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche aventi un rilevante impatto, non solo ambientale, sul territorio”, “Armonizzazione delle normative comunitarie, nazionali e regionali”.

- ✓ **“Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo”**

L’obiettivo in parola, nell’ambito della missione “Diritto alla mobilità”, si è concentrato nell’anno 2009 sul trasporto stradale e ferroviario che insistono, rispettivamente, sui programmi: “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”, “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”.

Trasporto stradale

Per comprendere l’importanza dell’obiettivo in esame, relativamente alla modalità del trasporto stradale, basti pensare ai devastanti effetti dell’incidentalità stradale sulle persone coinvolte e sulle loro famiglie, oltre all’elevatissimo costo sociale che la stessa comporta. Al fine di incrementare la sicurezza stradale e ridurre il numero degli incidenti sul territorio nazionale, con conseguente diminuzione dei predetti effetti ed, in particolare, del numero dei morti, da ridurre, secondo le indicazioni dell’Unione europea, del 50% entro il 2010, il Ministero ha posto in essere una pluralità di interventi, tra i quali si segnalano:

Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)

Il Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all’art. 32 della L. n. 144/1999, viene attuato attraverso Programmi annuali predisposti dal Ministero e approvati dal CIPE in relazione alle risorse ad esso destinate. Tali risorse sono ripartite tra le Regioni e le Province autonome in modo proporzionale al danno sociale determinato dagli incidenti stradali (costo sociale dei morti e dei feriti). Successivamente, le Regioni, sulla base degli indirizzi del Programma e in conformità ai criteri indicati nel Piano, emanano appositi bandi (o adottano altri meccanismi di scelta) e attribuiscono le risorse alle diverse proposte delle Province e dei Comuni.

Finora sono stati varati complessivamente cinque programmi di attuazione.

Le leggi che hanno previsto risorse destinate alle finalità del Piano in parola sono la legge n.488/1999 (legge finanziaria 2000) e la legge n. 296/2006 (finanziaria 2007).

In particolare, in data 29 novembre 2002, sono stati approvati con delibera n. 100 del CIPE

sia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Azioni prioritarie, sia il Primo Programma annuale di attuazione. Tale delibera ha tenuto conto delle disposizioni della citata legge n. 488/1999 che, tra l'altro, ha recato limiti d'impegno per l'attuazione dei programmi annuali e, contestualmente, ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed, in concreto, individuati dal Primo Programma per l'anno 2001 e dal Secondo Programma per l'anno 2002.

I successivi Programmi di attuazione - Terzo, Quarto e Quinto - hanno attinto alle risorse finanziarie di cui alla legge n. 296/2006, che ha assegnato per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 53 milioni di euro. Per quanto concerne, poi, la sola annualità 2009, i fondi inizialmente assegnati sono stati ridotti a 35 milioni di euro, a causa delle mutate norme di contabilità vigenti al momento dell'approvazione della legge di bilancio per l'esercizio finanziario 2009.

Di seguito si riferisce, in sintesi, sullo stato dei cinque Programmi di attuazione del PNSS, in quanto, durante l'esercizio finanziario 2009, sono state ultimate le procedure di competenza del Ministero in relazione alle assegnazioni di competenza.

PRIMO e SECONDO PROGRAMMA: l'assegnazione inizialmente prevista ammonta a 12.911.422,00 euro per il Primo Programma che, in relazione ai limiti di impegno, svilupperà nel corso del quindicennio interessato, un importo complessivo di circa 129.114.000,00 di euro e di 20.658.27,00 euro per il Secondo che, parimenti, svilupperà un importo complessivo di circa 200.000.000,00 di euro.

Trattasi di cofinanziamento di interventi finalizzato all'accensione di mutui da parte delle Province e dei Comuni. La ripartizione di detti cofinanziamenti è stata effettuata sulla base di criteri premiali attraverso una procedura competitiva gestita dalle Regioni e, poiché la definizione del Secondo Programma è avvenuta contestualmente all'avvio del Primo, i contenuti sono sostanzialmente simili, salvo l'introduzione, nel Secondo, di un bando particolare finalizzato alla predisposizione di interventi strategici.

Le somme sono state, quindi, ripartite tra i detti enti locali e successivamente impegnate prima nel corso dell'esercizio finanziario 2002 e poi di quello 2003.

Al riguardo si precisa che il Primo ed il Secondo Programma, finanziati, come detto, attraverso l'accensione di mutui da parte degli enti locali attuatori, hanno sofferto dell'applicazione dell'art. 1 commi 511 e 512 della legge finanziaria 2007, che ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato.

In particolare, detta normativa ha disposto che, ai fini dell'utilizzo dei contributi pluriennali stanziati per operazioni di mutuo, si dovesse adottare un decreto autorizzativo del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto a legislazione vigente.

Questa Amministrazione ha provveduto alla predisposizione del decreto necessario all'utilizzo dei contributi da erogarsi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni per l'attuazione dei due suindicati Programmi, ma tale decreto non è stato, a suo tempo, sottoscritto dal MEF, in quanto avrebbe comportato effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto. Solo nel luglio 2008, il MEF ha ritenuto possibile autorizzare l'utilizzo delle relative risorse a titolo, però, di contributi diretti pluriennali per la sola parte capitale e senza ricorso al mercato finanziario, previa emanazione di appositi decreti interministeriali.

Durante l'esercizio 2009, tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò consentirà di riattivare le

procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte della competente struttura di questo Ministero della regolarità amministrativo-contabile dei progetti approvati.

Le nuove modalità autorizzate dal MEF, pur costituendo l'unica modalità possibile per salvaguardare l'attuazione dei programmi approvati, non consentiranno tuttavia agli enti attuatori di avere la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, contrariamente a quanto sarebbe accaduto attraverso l'accensione dei mutui. Infatti, la disponibilità piena dei fondi, con tali nuove modalità di utilizzo, sarà conseguita solo in un arco temporale pari alla durata dei limiti di impegno.

TERZO, QUARTO E QUINTO PROGRAMMA: hanno beneficiato, rispetto al Primo e Secondo Programma, di una procedura di attribuzione delle risorse economiche, di cui alla citata legge n. 296/2006, più snella per quanto concerne le modalità di erogazione, in quanto le stesse vengono erogate direttamente dallo Stato alle Regioni/Province autonome, secondo modalità concordate in sede di Conferenza Unificata e nel rispetto delle Convenzioni successivamente sottoscritte dalle parti (Ministero/Regione – Provincia autonoma). In particolare, la situazione dei Programmi da ultimo citati è la seguente:

TERZO PROGRAMMA, relativo all'annualità 2007, con risorse pari a 53.000.000,00 di euro: sono stati ripartiti ed impegnati i fondi a livello locale e sottoscritte le relative convenzioni con tutti gli enti territoriali coinvolti nel corso del 2009. Tali convenzioni sono state oggetto di controllo positivo da parte della Corte dei Conti che ne ha confermato la regolarità. Attualmente si è in attesa di conoscere le procedure attivate dagli enti territoriali e di visionare i progetti individuati per poter procedere all'erogazione dei finanziamenti.

QUARTO PROGRAMMA, relativo all'annualità 2008, con risorse pari a 53.000.000,00 di euro: pur essendo stati impegnati i fondi, previa ripartizione condivisa degli stessi, nel 2008 non è stato possibile effettuare alcun pagamento perché gli enti territoriali non hanno proceduto alla stipula della convenzione.

QUINTO PROGRAMMA, relativo all'annualità 2009, con risorse pari a 35.000.000,00, di cui euro: 3.650.000,00 euro sono stati destinati per l'attivazione e la gestione delle procedure inerenti gli atti di gara relativi all'appalto del servizio di monitoraggio ed assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del PNSS e gli altri ripartiti a livello locale.

Di tali fondi sono stati impegnati € 31.359.000,00, di cui euro 9.921,20 destinati agli atti prodromici per l'espletamento della citata gara ed il resto è stato assegnato a livello periferico, previa valutazione del tavolo di coordinamento con le Regioni e le Province autonome.

A causa del ritardo accumulato dalle Regioni e Province, da attribuirsi in via principale all'impatto con le nuove elezioni amministrative e, successivamente, all'individuazione da parte degli enti territoriali dell'organo deputato alla firma delle convenzioni in parola, si è verificato, di fatto, lo slittamento dell'avvio delle procedure per l'attivazione degli interventi.

Pertanto, si è ritenuto opportuno, dopo l'approvazione dei decreti di impegno per l'esercizio 2008 e 2009 da parte dei competenti organi di controllo, predisporre una convenzione unica per il Quarto e Quinto Programma di attuazione per consentire una riduzione della tempistica e poter erogare somme maggiori in minor tempo.

Con la stesura del Quarto e Quinto Programma e l'integrale ripartizione ed assegnazione delle ultime risorse individuate dalla legge finanziaria 2007, sono finite le attribuzioni di risorse economiche per l'attuazione del Piano della Sicurezza stradale e dei relativi 5 Programmi.

Al fine, poi, di dare un quadro esaustivo delle risorse sinora assegnate al Piano, si rende indispensabile comparare le risorse in relazione a quanto previsto in termini di budget dal Piano stesso. Nel complesso, lo scenario economico del Piano, per il periodo compreso tra il 2001 e il 2009, prevedeva, per incentivi dedicati a orientare l'azione regionale e locale a favore della sicurezza stradale, una dotazione finanziaria a carico della finanza centrale pari a 3.280 milioni di euro, mentre ne sono stati stanziati solo 512, pari al 15,6 % del totale.

La percentuale individuata illustra, di fatto, l'eccessivo divario tra quanto richiesto e quanto effettivamente erogato, nonché la grave insufficienza delle risorse economiche sino ad ora effettivamente messe a disposizione per l'attuazione del PNSS.

Nell'ottica della "Responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale", la mancata assegnazione di fondi al governo nazionale determina, di fatto, la mancata collaborazione e partecipazione con i diversi livelli di governo territoriali (regionale, provinciale e comunale) e l'impossibilità, per lo stesso governo centrale, di assolvere il proprio ruolo istituzionale di coordinamento e controllo in materia sicurezza stradale.

Appare, pertanto, evidente la necessità di riattivare con urgenza le procedure atte a riallineare la dotazione finanziaria inizialmente prevista dal Piano con le attuali scarse risorse disponibili, anche in previsione del sistema di monitoraggio che prenderà l'avvio a partire dal 2010.

Sono, infatti, in via di definizione gli atti della gara relativi al servizio di monitoraggio ed assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del PNSS, che consentirà di calibrare i successivi Programmi attuativi e di predisporre l'aggiornamento del Piano medesimo e che rappresenterà uno dei più significativi strumenti per effettuare una prima valutazione di efficacia di tutti gli interventi sinora predisposti.

Si aggiunge, poi, che in occasione della presentazione al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, il CNEL, dopo aver espletato un'accurata istruttoria e aver affrontato in chiave critica i problemi irrisolti, annovera tra le proposte la previsione del completo finanziamento del PNSS, segnalando, tra l'altro, che lo stesso Piano, privo di stanziamenti per il triennio 2004 – 2006, presenta un bilancio fortemente in rosso che colloca l'Italia al di sotto della media dei Paesi europei, costituendo un grave handicap per il proseguimento dell'azione di miglioramento dello stato di sicurezza stradale nazionale.

Lo stesso CNEL, infine, ribadisce l'opportunità che, recependo la Relazione, il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del medesimo Piano.

Azioni di comunicazione ed educazione sulla sicurezza stradale

A seguito dell'applicazione delle disposizioni vigenti in materia di contabilità, in sede di previsione di bilancio 2009, i fondi destinati a tali azioni sono stati ridotti rispetto allo stanziamento originariamente previsto.

Tale riduzione ha avuto ripercussioni negative sul proseguimento delle medesime azioni tese a diffondere e rafforzare nei cittadini i valori della sicurezza stradale.

Le principali iniziative intraprese nel corso dell'anno di riferimento possono così sintetizzarsi:

- avvio della campagna di comunicazione "Sulla buona strada", che ha il suo punto di forza nella chiamata a raccolta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore della sicurezza stradale. Il principio di base della campagna, che è in realtà un grande contenitore unico nel quale confluiscono iniziative varie, è che le problematiche della sicurezza stradale vanno affrontate

attraverso un impegno congiunto di tutte le rappresentanze del Paese: Governo centrale, amministrazioni locali, imprese, parti sociali, organizzazioni della società civile, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino. In questa ottica, le citate componenti della società civile sono state chiamate a fornire il proprio apporto e molte di esse hanno risposto assicurando varie forme di collaborazione. Si rammenta, a titolo esemplificativo, la collaborazione di noti personaggi del mondo dello sport e dello spettacolo, che hanno accettato di prestare gratuitamente la propria immagine e i propri messaggi a favore dei valori della sicurezza sulla carta stampata, negli spot video e radiofonici e sui manifesti affissi sulle principali strade e autostrade. Nell'ambito di detta campagna si inseriscono anche i tre protocolli che sono stati formalizzati nel corso del 2009: uno con Poste, per individuare soluzioni adeguate e innovative nei settori della comunicazione, formazione e informazione, per diffondere la cultura della sicurezza stradale sia tra i dipendenti che tra i clienti e ridurre l'incidentalità stradale e gli infortuni sul lavoro, in particolare quelli dovuti alla mobilità casa-lavoro dei dipendenti; uno con ACI/BMW/Centro Internazionale Guida Sicura/FMI, per l'avvio di una sperimentazione accompagnata dalla condivisione di metodologie standard nei corsi di Guida Sicura avanzata ed uno con ANIA per iniziative congiunte nei settori della comunicazione, dell'informazione, e della prevenzione dei comportamenti a rischio;

- realizzazione, in collaborazione con la Polizia stradale e l'Arma dei Carabinieri, di un dépliant distribuito in occasione dell'esodo estivo 2009 su tutta la rete stradale e autostradale, nonché in tutte le stazioni dei carabinieri, contenente le principali regole di condotta sulla strada, le informazioni e i numeri utili e il prospetto con le previsioni di traffico nel periodo estivo;
- partecipazione a importanti occasioni di incontro e di contatto con un pubblico allargato, quale, ad esempio, il Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli (23-29 agosto 2009) e la mostra "La strada che parte da Roma" presso la Biblioteca Nazionale Centrale della stessa città, inaugurata nel 2008 in occasione della giornata europea della sicurezza stradale e proseguita fino ad aprile 2009;
- sensibilizzazione degli studenti sulle problematiche della sicurezza stradale attraverso incontri presso gli istituti scolastici tenuti da dipendenti delle articolazioni periferiche del Ministero; si stima che nel corso dell'anno in esame siano stati contattati non meno di 150.000 alunni .
- la realizzazione di eventi su tutto il territorio nazionale, che hanno coinvolto una vasta platea di utenti, ma soprattutto i giovani, sia nelle sedi della Motorizzazione sia in altre sedi appositamente scelte per ottenere la massima risonanza possibile. Si rammenta, tra tutti, il tour "CAMPIONI IN SICUREZZA", svolto dal 12 ottobre al 13 novembre 2009, in collaborazione con la FMI e consistente nella realizzazione, presso le sedi della Motorizzazione di dieci città italiane, di due giornate di formazione teorica e pratica per la guida di ciclomotori. Detto tour ha coinvolto circa 2500 ragazzi in età utile per conseguire il "patentino" ed il grande successo ottenuto ne fa prevedere a breve una prossima seconda edizione.
- riproduzione di materiale destinato alla diffusione, sia nel corso di manifestazioni varie, sia su richiesta delle scuole: diversi manuali per l'educazione stradale, mirati a specifiche fasce di età (come "PIEDINI E PEDONI" per la scuola primaria e "UNA STRADA DAVANTI" per i ragazzi della scuola media, che hanno seguito il più antico "STRADA AMICA" per le elementari, il cd-rom "UNA STRADA SICURA" adatto agli alunni delle elementari, nonché strumenti innovativi quali il DVD "10 corti per la sicurezza stradale", ideati e realizzati dal Ministero).

Azioni di informazione e servizi di infomobilità

Particolare rilevanza ai fini della sicurezza della circolazione stradale assume l'erogazione di tempestivi servizi di informazione sul traffico e la viabilità direttamente fruibili dagli utenti della strada. A tal fine opera il Centro di Coordinamento delle informazioni sul traffico, la viabilità e sulla Sicurezza Stradale (CCISS), sotto la responsabilità del Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e avvalendosi della collaborazione di Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri, ACI, ANAS, AISCAT, Autostrade per l'Italia e RAI.

L'esigenza, evidenziatasi da tempo, di rinnovare l'assetto organizzativo e tecnologico dei servizi di infomobilità del CCISS, al fine di garantire maggiore tempestività ed efficacia nella diffusione delle informazioni, con conseguenti benefici per la sicurezza e la regolarità della circolazione stradale, che aveva indotto l'Amministrazione, già a partire dal 2005, a porre in essere una serie di iniziative volte, da un lato, al completo rinnovo delle apparecchiature e dei sistemi informatici, e, dall'altro, al trasferimento della Centrale operativa in nuovi locali appositamente attrezzati è stata pienamente soddisfatta ad aprile del 2009, mese in cui è stata completata la migrazione del CCISS sulla nuova piattaforma informatica, con ottimi risultati in termini di maggiore efficienza del servizio. Si sono, infatti, notevolmente incrementati i volumi di afflusso delle notizie, con la conseguenza di aver potuto redigere, oltre al bollettino nazionale, anche bollettini macroregionali, maggiormente mirati all'utenza locale.

Regolazione in materia di veicoli e conducenti e relativi servizi all'utenza

L'Amministrazione svolge rilevanti attività per garantire la sicurezza dei veicoli e dei conducenti. I relativi servizi, appresso specificati, sono resi ad una utenza indifferenziata che va dai 12.000.000 a 15.000.000 di utenti/anno.

In particolare, per la sicurezza dei veicoli, l'Amministrazione assicura:

- la predisposizione della normativa in materia di costruzione e circolazione dei veicoli e del rilascio degli atti di omologazione dei medesimi nelle varie categorie: motoveicoli, autoveicoli, ciclomotori, macchine agricole ed operatrici e veicoli per il trasporto di merci pericolose;
- l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei predetti veicoli e alla loro omologazione;
- la verifica del processo produttivo delle Ditte costruttrici per le quali sono previste specifiche procedure di accreditamento, ai fini della conformità del prodotto al tipo omologato;
- i controlli sulle officine di revisione veicoli.

I servizi all'utenza nel settore sono svolti attraverso i 115 uffici periferici dislocati sull'intero territorio nazionale ed il Centro elaborazione dati della Motorizzazione sito a Roma. Detti Uffici si occupano di immatricolazioni, revisioni, omologazioni dei veicoli e dispositivi, omologazione di recipienti in pressione e dei recipienti per il trasporto di merci pericolose e di controlli sui veicoli che trasportano derrate deperibili.

Nel corso del 2009 sono state, tra le altre, effettuate le seguenti operazioni:

- n. 3.080.100 immatricolazioni e reimmatricolazioni;
- n. 5.423.306 tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione;
- n. 607.993 duplicati carte di circolazione;
- n. 232.013 certificati di circolazione ciclomotori;
- n. 1.242.142 revisioni dei veicoli;
- n. 5.782 procedimenti per l'omologazione di veicoli di categoria L, M, N e O;
- n. 1.205 procedimenti per l'omologazione di dispositivi ed entità tecniche;
- n. 3.235 procedimenti per l'omologazione di sistema (omologazioni parziali CE/ECE);
- n. 6.349 approvazioni dei veicoli in unico esemplare;
- n. 2.103 prove ATP su veicoli in circolazione;
- n. 1.920 omologazioni, verifiche primitive e periodiche sugli etilometri.

Per i conducenti, l'azione dell'Amministrazione è rivolta fondamentalmente alla definizione delle regole per conseguire e mantenere l'abilitazione alla conduzione dei veicoli.

I servizi all'utenza erogati dai predetti Uffici riguardano soprattutto il rilascio:

- delle patenti di guida a seguito di esame;
- dei certificati di idoneità alla guida dei ciclomotori;
- delle patenti nautiche e delle carte di qualificazione del conducente.

A titolo esemplificativo, si riporta il numero di alcune delle operazioni fornite, nel corso del 2009, dai medesimi Uffici, relativamente ai conducenti:

- n. 1.021.698 patenti rilasciate per esame;
- n. 428.669 duplicati di patente;
- n. 147.591 patenti convertite e riclassificate;
- n. 54.878 certificati di abilitazione professionale;
- n. 242.442 certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori;
- n. 16.836 certificati di formazione professionale;
- n. 401.453 carte di qualificazione del conducente.

Peraltro, si segnala che, a partire da maggio 2009, l'Amministrazione ha esteso a tutto il territorio nazionale un sistema informativo per la gestione degli esami di teoria per il conseguimento della patente di guida ("Quiz patenti informatizzato"). Da tale mese, gli esami di teoria per il conseguimento della patente A e/o B si svolgono esclusivamente nelle aule informatizzate degli uffici della motorizzazione civile e non più presso le autoscuole.

Tale strumento si inserisce nell'ambito degli obiettivi governativi volti alla semplificazione delle procedure amministrative, a privilegiare i requisiti di sicurezza, trasparenza e qualità dell'esame, nonché quelli di efficacia ai fini della sicurezza della circolazione stradale.

Il test viene elaborato in sede centrale e distribuito in modo casuale ai candidati (riservatezza dei questionari), la correzione avviene in maniera automatica, senza possibilità di errore o di interferenza nel processo (correttezza dell'esecuzione delle prove), il verbale d'esame viene firmato digitalmente ed inviato direttamente al Centro Elaborazione Dati di Roma (non modificabilità dei documenti prodotti nelle fasi del processo).

L'introduzione del "Quiz patenti informatizzato", eliminando la prova orale prevista per i candidati non scolarizzati (italiani o stranieri), ha offerto a quest'ultimi la possibilità di avere la traduzione dei quiz e, a giustificata richiesta, anche il supporto audio, in sette lingue straniere: inglese, francese, tedesco, spagnolo, russo, cinese ed arabo. Ciò ha consentito, oltre ad un aumento dell'oggettività e trasparenza della valutazione della prova, anche un notevole aumento di candidati esaminati nell'unità di tempo e, quindi, un risparmio in termini di risorse umane impiegate dall'Amministrazione.

Si segnala, inoltre, che recentemente anche coloro i quali sono incorsi nella perdita totale dei punti della patente di guida devono rifare l'esame di teoria utilizzando il "Quiz patenti informatizzato".

Una particolare rilevanza, ai fini dei servizi sopracitati sia relativi ai veicoli che ai conducenti, riveste l'attività svolta del Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione che gestisce l'Archivio Nazionale dei Veicoli e l'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla guida, unendo informaticamente tutti gli uffici dislocati sul territorio nazionale, che si collegano quotidianamente alla banca dati da esso gestita per lo svolgimento di vari procedimenti istituzionali, nonché per la stampa e l'emissione, in misura prevalente, delle patenti e delle carte di circolazione.

Inoltre, il C.E.D. Motorizzazione, operativo h/24, assicura all'utenza, pubblica e privata, il collegamento alla predetta banca dati, indispensabile all'espletamento dei procedimenti e delle operazioni di competenza; garantisce in tempo reale l'accesso agli archivi da parte degli organi preposti alla sicurezza (Carabinieri, Polizia di Stato, Questure, Prefetture, ecc); assicura lo svolgimento delle operazioni di revisione dei veicoli; consente agli sportelli telematici il rilascio, su tutto il territorio nazionale, dei documenti di circolazione e dei certificati di proprietà dei veicoli.

Gli archivi centralizzati sono aggiornati in tempo reale da oltre 15.000 operatori pubblici (uffici della motorizzazione, del PRA, amministrazioni provinciali, ecc.) e privati (studi di consulenza automobilistica, autoscuole, officine autorizzate alla revisione dei veicoli, importatori di veicoli, ecc.) distribuiti su tutto il territorio nazionale, che garantiscono il rilascio delle targhe e carte di circolazione, dei tagliandi per i passaggi di proprietà, dei tagliandi dell'esito della revisione, delle patenti, dei fogli rosa, ecc. I suddetti archivi sono, inoltre, aggiornati dalle forze di polizia (circa 40.000 accessi) con l'inserimento delle decurtazioni dei punteggi ai titolari di patente.

Al fine di dare attuazione alle nuove norme del codice della strada, prime fra tutte la patente a punti ed il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, il C.E.D. Motorizzazione è stato oggetto di importanti innovazioni che hanno reso possibile:

- l'annotazione e la decurtazione del punteggio della patente di guida nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e la conseguente informazione all'utenza circa le variazioni di punteggio;
- l'aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, su comunicazione degli enti preposti, in ordine al recupero dei punti conseguente alla frequenza dei corsi di aggiornamento;
- la registrazione della targa per ciclomotori nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Nell'ambito del C.E.D. Motorizzazione particolare rilievo assume l'attività dell'Ufficio Centrale Operativo che eroga alcuni servizi all'utenza direttamente a domicilio, introdotti a seguito delle semplificazioni delle procedure di competenza.

Nel 2009 i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l'Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:

- 3.677.274 tagliandi inviati agli utenti per l'aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;
- 4.679.926 tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente;
- 528.008 duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;
- 66.732 duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;
- 1.380.886 utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);
- 2.502.784 utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 782 782)
- 2.152.043 lettere di comunicazione agli utenti di decurtazione del punteggio della patente.

Peraltro, si evidenzia che nel tempo sono state implementate nuove procedure informatiche tra le quali si segnalano:

- lo "Sportello telematico dell'automobilista", che consente il rilascio in tempo reale, da parte degli studi di consulenza e degli uffici pubblici periferici, delle targhe e dei documenti di guida e relativi aggiornamenti di proprietà (compreso il certificato di proprietà), nonché, a partire da agosto 2009, un nuovo servizio revisioni che consente alle officine di operare su un collegamento a banda larga più economico ed efficiente del precedente collegamento "punto punto" con connessione ISDN e subordina l'emissione del tagliando di aggiornamento della Carta di Circolazione alla verifica telematica dell'avvenuto pagamento allo Stato del corrispettivo dovuto (euro 9,00 sul ccp 9001). Per cittadini ed operatori professionali è altresì possibile il servizio di pagamento on line di tutti i corrispettivi di motorizzazione, oltre alla consultazione dello stato di alcune delle proprie pratiche, del saldo e dell'estratto conto del punteggio associato alla patente di guida e delle caratteristiche tecniche dei veicoli;

- la gestione informatizzata delle varie fasi del rilascio del patentino per il ciclomotore, compresa la fase di prenotazione dei candidati da parte degli istituti scolastici;
- la gestione informatizzata dei dati fiscali dei veicoli di provenienza comunitaria che, trasmessi al CED dagli importatori, vengono poi inoltrati, insieme ai dati immatricolativi, all’Agenzia delle Dogane e all’Agenzia delle Entrate, al fine di contrastare il fenomeno dell’evasione dell’IVA.

Controlli

Un ruolo importante ai fini della tutela della sicurezza nella modalità di trasporto stradale rivestono anche l’attività di controllo sui soggetti che erogano servizi all’utenza nel campo dei veicoli e dei conducenti, nonché i controlli su strada.

Al riguardo sono proseguite nel corso del 2009, in attuazione dell’art. 1, comma 1037 della legge n. 296/2006, le visite ispettive presso

- sportelli telematici degli automobilisti (STA);
- sedi Corsi di recupero patente a punti (PaP);
- organismi autorizzati per corsi ADR, ATP e CQC;
- officine autorizzate per le revisioni periodiche dei veicoli;
- autoscuole con aule informatizzate.

Nell’anno in questione sono state effettuate:

- n. 6.141 visite ispettive presso le Agenzie STA;
- n. 3.293 controlli tecnici sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni dei veicoli;
- n. 10.203 visite ispettive presso soggetti autorizzati allo svolgimento di corsi per il recupero punti patente di guida;
- n. 656 ispezioni su corsi ADR.

Inoltre, è stata completata la procedura di adeguamento del sistema MCTCNet - operante presso le officine autorizzate ex art. 80 del Codice della Strada all’esercizio della revisione dei veicoli di massa complessiva inferiore alle 3.5 t., ivi compresi ciclomotori e motoveicoli - finalizzato a garantire da un lato un’ omogeneità di esecuzione delle prove da parte degli operatori abilitati, dall’altro a tutelare lo Stato circa la correttezza dell’esercizio ed il rispetto delle norme che regolamentano la materia.

Ciò consentirà di realizzare una compiuta vigilanza informatica sulle attività delle officine di autoriparazione attraverso una banca dati delle revisioni, contenente gli esiti di tutte le operazioni condotte sul territorio nazionale. Con questo strumento sarà possibile esercitare in modo completo ed esauriente il controllo delle operazioni condotte presso le officine di revisione ex art. 80 del Codice della Strada.

Non risulta al riguardo vi siano banche dati simili in possesso di altri Stati membri della comunità. Questo strumento consente allo Stato di entrare in possesso di una mole considerevole di dati, disponibili per le utilizzazioni più varie, vigilanza in primis e di fare valutazioni di carattere statistico, da fornire, ad esempio, alle case costruttrici con riferimento al comportamento di componenti del veicolo, freni, sospensioni, rumore ed emissioni, ecc.

Per quanto concerne i controlli su strada, si evidenzia che detta attività, concernente il settore dell’autotrasporto di merci, viene svolta dal personale del Ministero insieme alla Polizia stradale.

Si tratta di “controlli integrati”, nel corso dei quali si procede contestualmente ad eseguire tutte le verifiche sull’attività di trasporto stradale:

- efficienza tecnica del veicolo, con l'utilizzo dei Centri di revisione mobile (CMR) e delle altre apparecchiature a disposizione del personale di questa Amministrazione (ad esempio pese mobili);
- posizione del conducente, per verificare la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- regolarità amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

Dal mese di novembre 2009 è stato avviato un progetto sperimentale con il Ministero del lavoro, in base al quale l'attività di controllo su strada, svolta in sinergia con la Polizia stradale, viene integrata con verifiche degli ispettori del lavoro, allo scopo di estendere le ispezioni anche agli aspetti connessi alla regolarità del rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa.

Di seguito si riportano i dati dei predetti controlli integrati effettuati nel triennio 2007-2009.

Nel periodo che va dal 2007 al 2009, si registra un incremento dei veicoli controllati di circa il 27,5% (Tab. 1/A punto 1); lo stesso andamento è confermato per quanto riguarda l'incremento dei mezzi verificati dai CMR, circa il 21% (Tab. 2 punto 1).

L'incremento dei servizi svolti (Tab 1/B punto 9) è stato del 18,5% e si è passati da una media di 12,6 a 13,6 veicoli controllati per seduta (Tab 1/B punto 10), il che evidenzia, sia una migliore organizzazione dei dispositivi di controllo, sia un accrescimento delle professionalità riferite al sistema dei "controlli integrati".

Il totale del personale impiegato (Tab 1/B punto 11) è incrementato del 27%. E' da notare che, mentre l'aumento del personale impiegato dal Ministero è stato del 14,5%, quello della Polstrada è stato pari al 23,5%.

Per quanto attiene alla specializzazione del controllo, si pone in luce il progressivo incremento (10,9%) dei veicoli esteri verificati, che è passato dal 21,3% del 2007 al 32,2% del 2009 (Tab 1/A punto 8), dato confermato anche dai risultati dei veicoli controllati dai CMR (Tab 2 punto 8). Il risultato conseguito è da attribuire al progetto di formazione, ancora in corso, destinato al personale del Ministero, alla Polstrada ed alle altre Forze di polizia.

Un ultimo aspetto significativo è il decremento delle irregolarità riscontrate – per il quale si veda in particolare la Tab 2 – che evidenzia l'efficacia dell'attività di controllo, anche con riferimento agli effetti preventivi. Il dato di maggior rilievo è che la percentuale dei veicoli sospesi dalla circolazione è passata dal 22% al 16% dei mezzi controllati, con una diminuzione del 6% (Tab 2 punto 6).

TAB 1/A ANALISI DEI CONTROLLI TOTALI DEI SERVIZI CONGIUNTI

ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
1. TOTALE VEICOLI CONTROLLATI NEI SERVIZI CONGIUNTI		
20.613	25.548	26.246
2. TOTALE VEICOLI REGOLARI		
10.504 = 51%	14.406 = 56,5%	15.092 = 57,5%
3. TOTALE VEICOLI IRREGOLARI		
10.109 = 49%	11.142 = 43,5%	11.154 = 42,5%
4. SANZIONI ACCERTATE NEI SERVIZI CONGIUNTI		
23.785	24.975	26.064
5. MEDIA SANZIONI ACCERTATE PER VEICOLO (4:1)		
1,15	0,97	0,99
6. MEDIA SANZIONI ACCERTATE PER VEICOLO IRREGOLARE (4:3)		
2,35	2,24	2,38
7. VEICOLI NAZIONALI CONTROLLATI NEI SERVIZI CONGIUNTI		
16.22 = 78,7%	18.201 = 71,3%	17.832 = 67,8%
8. VEICOLI ESTERI CONTROLLATI NEI SERVIZI CONGIUNTI		
4.391 = 21,3%	7.347 = 28,7%	8.414 = 32,2%

TAB 1/B ANALISI DEI CONTROLLI TOTALI DEI SERVIZI CONGIUNTI

ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
9. TOTALE SERVIZI EFFETTUATI		
1.630	1.714	1.932
10. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER SERVIZIO (1:9)		
12,6	14,9	13,6
11. PERSONALE IMPIEGATO NEI SERVIZI CONGIUNTI (*)		
TOTALE: 14.425 DTT: 5.315 POLSTRADA: 9.110	TOTALE: 16.289 DTT: 6.291 POLSTRADA: 9.998	TOTALE: 17.355 DTT: 6.092 POLSTRADA: 11.263
12. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER OPERATORE (1:11 totale)		
1,42	1,56	1,51
13. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER OPERATORE DTT (1:11 voce DTT)		
3,87	4,06	4,30
14. MEDIA VECOLI CONTROLATI PER OPERATORE POLSTRADA (1:11 voce Polstrada)		
2,26	2,55	2,33
15. MEDIA PERSONALE DTT IPIEGATO PER CISCUN SERVIZIO (11 voce DTT:9)		
3,26	3,67	3,15

(*) Il personale della Polizia Stradale opera - in ciascun servizio - con un doppio turno, con cambio pattuglie alle

ore 13.00. Il personale del Dipartimento è impiegato in un unico turno con orario operativo continuato 8.30 – 17.30.

TAB 2: ANALISI DEI CONTROLLI SVOLTI DAI CMR

ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
1. TOTALE VEICOLI CONTROLLATI DAI CENTRI MOBILI DI REVISIONE		
18.375	21.493	22.229
2. TOTALE VEICOLI REGOLARI CONTROLLATI DAI CMR		
9.398 = 51%	12.351 = 57%	13.503 = 61%
3. TOTALE VEICOLI IRREGOLARI CONTROLLATI DAI CMR		
8.977 = 49%	9.142 = 43%	8.726 = 39%
4. CONTROLLO TECNICO: TOTALE VEICOLI REGOLARI (CMR)		
9.936 = 54%	12.837 = 60%	14.194 = 64%
5. CONTROLLO TECNICO: VEICOLI CON IRREGOLARITA' LIEVI		
4.358 24% del totale controlli 52% delle irr. tecniche	4841 23% del totale controlli 56% delle irr. tecniche	4.518 20% del totale controlli 56% delle irr. tecniche
6. CONTROLLO TECNICO: VEICOLI CON IRREGOLARITA' GRAVI (SOSPESI DALLA CIRCOLAZIONE)		
4.081 22% del totale controlli 48% delle irr. tecniche	3.815 18% del totale controlli 44% delle irr. tecniche	3.517 16% del totale controlli 44% delle irr. tecniche
7. VEICOLI NAZIONALI CONTROLLATI DAI CMR		
14.717 = 80%	16.002 = 74%	15.079 = 68%
8. VEICOLI ESTERI CONTROLLATI DAI CMR		
3.658 = 20%	5.491 = 26%	7.150 = 32%

**Attività di controllo con impiego di Centri Mobile di Revisione
Servizi Nazionali con Polizia Stradale e personale del Dipartimento per i Trasporti Terrestri**

effettuata nel periodo: **giovedì 1 gennaio 2009**

at: **giovedì 31 dicembre 2009**

Totale Servizi effettuati	1.932
di cui:	
Autostrada	738
Visibilità Ordinaria	516
Valico Frontiera Terrestre	318
Centro Abitato	98
Porto	168
Autoporto	2
Altro	94

Operatori di Polizia Stradale impiegati **11.263**

Personale Dipartimento Trasporti Terrestri **6.092**

VEICOLI CONTROLLATI

Totale Controllati	26.246	di cui:	Merchi	Viaggiatori
			25.768	478

Veicoli REGOLARI

Totale	15.092	di cui:	Italiani	Comunitari	Extracomunitari
			9.287	4.734	1.071

Veicoli Merchi IRREGOLARI

Totale	10.907	di cui:	Italiani	Comunitari	Extracomunitari
			8.323	2.077	507

Veicoli Viaggiatori IRREGOLARI

Totale	247	di cui:	Italiani	Comunitari	Extracomunitari
			222	22	3

Totale veicoli per Nazionalità: 17.832 6.833 1.581

Infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati

		Totale Complessivo Infrazioni		26.064	
di cui:					
(Trasp. Eccez.) Art.10 CdS	19	(Modifrete) Art.78 CdS	253	(Et. Veicoli) Art.79-CdS	12.151
(Revisione) Art.80 CdS	277	(Serv. Linea) Art.87 CdS	6	(Veicoli) Art.142 CdS	827
(Sovraccarico) Art.167 CdS	349	(Tempi Guida) Art.174 CdS	2.138	(Docum. Viaggio) Art.176 CdS	11
(Cronplac.) Art.178 CdS	137	(Alcool) Art.186 CdS	1	(Droga) Art.187 CdS	1
(Tr.Viagg.) Art.9	100	(T.Viagg.) Art.10 E	22	(T.Merchi) Art.26 legge	26
(Tr.Merchi) Art.86 L.298/74	202	(ORDS) Art.19 E	1.611	Altre Infrazioni	7.933
<u>Passanti di guida ritirate</u>	206	<u>Cassa di Circolazione ritirate</u>	932	<u>Veicoli controllati con pass mobile</u>	5.549

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”, al quale ineriscono le attività suindicate correlate all’obiettivo strategico in esame costituiscono il 60 per cento circa delle autorizzazioni di cassa.

Criticità particolari si sono registrate nella gestione di tale programma in ordine:

- all’applicazione dell’art. 1, commi 511 e 512, della legge finanziaria 2007, che, come detto, ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato e che ha determinato un notevole slittamento nei tempi di attuazione del Primo e Secondo Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), come sopra specificato;
- alla grave carenza di personale presso gli Uffici periferici motorizzazione civile, in particolare del Centro Nord, dovute prevalentemente al blocco del turn over (da anni non si effettuano assunzioni e contemporaneamente il personale tecnico è diminuito in relazione al collocamento in quiescenza) e a una serie di circostanze concomitanti tra cui l’attivazione di trasferimenti di personale, ai sensi della Legge 104/92, che ha riguardato quasi esclusivamente migrazioni di personale da uffici del Nord ad uffici del Sud.
- ai rapporti con la Regione Siciliana per il servizio di revisione dei veicoli erogato attraverso il Portale dell’Automobilista. Detta Regione, infatti, con l’intento di introitare i corrispettivi versati dagli utenti, ha avviato – a partire dal 17 agosto 2009 e nelle more delle determinazioni della Corte Costituzionale da detta Regione adita per conflitto di attribuzioni – un sistema parallelo di gestione amministrativa del processo di revisione operato dal Banco di Sicilia e imposto a tutte le officine autorizzate operanti sul territorio regionale.

L’azione posta in essere dalla Regione in parola produce gravi danni ai cittadini, all’erario, all’integrità e completezza del governo della materia ed alla sicurezza della circolazione. Per quanto concerne i danni ai cittadini, si segnala che, un veicolo sottoposto a revisione, dopo la predetta data, presso un’officina privata sita nel territorio della Regione siciliana, è accompagnato da un documento di circolazione aggiornato con modalità difforme da quella prevista dallo Stato. Detta circostanza pone serie difficoltà di efficace controllo alle forze di Polizia che, all’interno dell’Archivio Nazionale Veicoli (CED Motorizzazione), cui sono da decenni connessi telematicamente, non trovano traccia alcuna della revisione effettuata presso le officine autorizzate siciliane. Per la circolazione intracomunitaria dei veicoli, le conseguenze delle azioni poste in essere dalla Regione appaiono ancora più gravi. Stante, infatti, l’accordo di accesso reciproco alle banche dati nazionali dei veicoli degli Stati comunitari, le forze di Polizia di un Paese estero – nel corso di un controllo – si troverebbero nella necessità di sospendere dalla circolazione il veicolo (risultante non revisionato presso la banca dati della motorizzazione), procedere al sequestro della carta di circolazione e all’inoltro della stessa presso i competenti Uffici del Ministero.

Inoltre, un utente che dovesse incorrere nello smarrimento o nel furto della carta di circolazione e facesse richiesta di duplicato, si vedrebbe riconsegnata una carta di circolazione priva dell’aggiornamento conseguente alla revisione effettuata, con l’impossibilità di circolare e la necessità di ripetere la revisione.

A ciò si aggiunga il danno per l’Erario, che, in ragione dell’azione posta in essere dalla Regione siciliana, ammonta a circa 900.000,00 euro ogni mese.

L’azione posta in essere dalla Regione Siciliana comporta, altresì, un’indubbia compromissione degli interessi unitari dello Stato nel governo della materia della sicurezza della circolazione, in contrasto, peraltro, con la norma di attuazione dello statuto speciale della Regione stessa (d.Lgs. 296/2000). Tale norma (art. 1, comma 2) dispone, infatti, che “*La Regione siciliana esercita nell’ambito del proprio territorio tutte le attribuzioni degli organi periferici dello Stato in materia di motorizzazione*” “*secondo le direttive del Governo dello Stato.*”

Infine, si sottolinea che l’accesso telematico all’Archivio Nazionale Veicoli del Ministero da

parte delle Officine autorizzate ha anche la finalità di:

- verificare la “revisionabilità” del veicolo;
- controllare la storia “tecnica” del veicolo al fine di calibrare adeguatamente i controlli (i.e.: installazioni *after market* di dispositivi che modificano le caratteristiche tecniche del motore, del telaio, dei pneumatici, dei freni, etc.).

L’omissione da parte delle Officine delle suddette verifiche e controlli pregiudica in maniera significativa la circolazione in sicurezza dei veicoli revisionati ed inibisce la possibilità di riversare *tout court* i dati raccolti dal Banco di Sicilia, per conto della Regione, nell’Archivio Nazionale Veicoli del Ministero.

Trasporto ferroviario

Le attività connesse all’obiettivo, per la parte riguardante il miglioramento della sicurezza nel trasporto ferroviario, afferiscono al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”.

Il settore della sicurezza di tale trasporto è soggetto a profonde modifiche negli assetti istituzionali per effetto del recepimento della direttiva comunitaria 2004/49/CE, avvenuta con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (entrato in vigore il 22.10.2007), che ha previsto l’istituzione della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e dell’Organismo investigativo. Il nuovo assetto costituisce sicuramente un passo importante per allineare l’Italia al rispetto dei principi imposti dalla Commissione europea in materia, comportando, nel contempo, una sostanziale modifica dei ruoli, delle competenze e delle responsabilità dei soggetti operanti nel settore.

Storicamente, infatti, le competenze in materia di normativa sulla sicurezza e di poteri di investigazione sono state ripartite fra il Ministero ed il Gestore dell’infrastruttura, che svolgeva, attraverso la Direzione Tecnica di RFI, la totalità dei compiti operativi, ivi compreso il rilascio del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie.

La necessità di pervenire al nuovo assetto funzionale ed organizzativo ma, soprattutto, la delicatezza della materia hanno consigliato un approccio improntato alla massima gradualità teso a garantire, nella fase transitoria, una continuità di azione ed una chiarezza di ruoli e di responsabilità.

Di conseguenza, l’attività svolta è stata impostata con la finalità di favorire il cambiamento, garantendo continuità nel presidio della sicurezza e creando le condizioni perché i nuovi soggetti istituzionali operino in un contesto chiaro e definito.

Con il menzionato decreto legislativo n. 162/2007, alla predetta Agenzia sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, invece, ha funzioni di indirizzo e vigilanza sull’Agenzia stessa.

Il medesimo decreto legislativo, all’art. 4, comma 6, ha stabilito che, con separati regolamenti, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro per la pubblica amministrazione e l’innovazione, da emanarsi ai sensi dell’articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, si provvede alla:

- definizione dell’assetto organizzativo dell’Agenzia,
- adozione dello statuto e disciplina delle competenze degli organi di direzione dell’Agenzia;
- adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica,
- ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;

- disciplina del reclutamento da parte dell’Agenzia delle risorse umane.

I regolamenti (D.P.R.) concernenti lo statuto, l’organizzazione e la gestione amministrativa e contabile dell’Agenzia, predisposti di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze e con il Dipartimento per la funzione pubblica, sui quali il Consiglio di Stato si è espresso definitivamente nel gennaio 2009, sono stati deliberati dal Consiglio dei Ministri nel febbraio 2009 e pubblicati sul supplemento ordinario alla G.U. n. 92 del 21 aprile 2009. Trattasi, rispettivamente, del:

- D.P.R. 25 febbraio 2009, n. 34: Regolamento concernente l’approvazione dello Statuto dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- D.P.R. 25 febbraio 2009, n. 35: Regolamento concernente l’organizzazione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- D.P.R. 3 marzo 2009, n. 36: Regolamento concernente la gestione amministrativa e contabile dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Per quanto riguarda il regolamento di ricognizione delle attribuzioni del Ministero e di riassetto delle strutture del Ministero stesso, si è provveduto nell’ambito del Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, pubblicato sulla G.U. n. 3 del 5 gennaio 2009).

In particolare, tale Regolamento reca:

- una rimodulazione dei compiti della Direzione Generale per il trasporto ferroviario, in relazione al trasferimento all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie dei propri compiti in materia di approvazione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza ed all’assunzione delle funzioni di indirizzo e vigilanza sull’Agenzia attribuite al Ministero,
- l’istituzione della nuova Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie prevista in attuazione dell’articolo 18 e seguenti del d.lgs n.162 del 2007.

Per quanto concerne, infine, il regolamento di reclutamento delle risorse umane dell’ANSF, nel corso del 2009 è stato predisposto il relativo schema, ai fini dell’acquisizione del previsto concerto da parte del Ministero dell’economia e delle finanze del Dipartimento per la funzione pubblica.

I regolamenti sopra citati sono di fondamentale importanza ai fini del nuovo assetto del presidio della sicurezza ferroviaria stabilito a livello comunitario.

Infatti, tutte le attività (di carattere operativo, autorizzativo e normativo) svolte dall’Agenzia comportano evidenti ricadute, anche di carattere economico, sugli operatori del settore. Dette attività richiedono l’attivazione di procedure tecniche, organizzative ed amministrative, che devono necessariamente essere inquadrare nell’ambito delle regole stabilite dai regolamenti di cui trattasi essenziali, tra l’altro, ai fini dell’autonomia gestionale, finanziaria e contabile dell’ANSF.

Con l’emanazione del citato regolamento di reclutamento delle risorse umane dell’Agenzia, in particolare, potrà considerarsi completato l’impianto normativo regolamentare dell’ANSF come previsto dall’art. 4, comma 6, del d.lgs. n. 162 del 2007. Detto regolamento consentirà, infatti, alla stessa Agenzia, di assumere ed operare con personale proprio, dando un chiaro segnale di autonomia e terzietà ed avviando, di fatto, la prevista fase di funzionamento a regime.

Nelle more dell’adozione e dell’attuazione di detti Regolamenti, peraltro, l’Agenzia ha avviato le proprie attività, a decorrere dal 16 giugno 2008, anche mediante l’utilizzo di una parte del personale di RFI già operante nel settore della sicurezza ferroviaria, sulla base di una convenzione stipulata ai sensi di quanto previsto all’art. 4, comma 8, del citato decreto legislativo n.162 del 2007.

Detta convenzione dispone che il trasferimento e l’assunzione delle attribuzioni in materia di

sicurezza del trasporto ferroviario da parte dell’Agenzia avvenga per gradi, contestualmente alla individuazione del personale posto alle sue esclusive dipendenze funzionali, in uno o più scaglioni concordati tramite “Verbali” redatti dalle parti. Nel giugno 2008, è stato definito un primo contingente di personale proveniente da RFI S.p.A. posto alle dipendenze funzionali dell’Agenzia, nonché i corrispondenti compiti (prime aree di competenza) a questa attribuiti (sostanzialmente, compiti normativi e competenze sui rotabili, escludendo le attività operative sull’infrastruttura e sui sistemi di terra).

Nel 2009, sono stati effettuati, invece, l’interpello e le selezioni per un secondo contingente di personale da porre alle dipendenze funzionali dell’Agenzia e, nel mese di dicembre, è stato sottoscritto il Verbale n. 2 di attuazione della citata convenzione, ratificato con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 5035 del 29/12/2009, che sancisce il trasferimento, in capo all’Agenzia, delle restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.

In considerazione di quanto sopra e tenuto conto della necessità di preservare e garantire la continuità, l’operatività e la chiarezza di ruoli e responsabilità nel presidio della sicurezza ferroviaria nel vigente quadro normativo, il 10 giugno 2009 è stato emanato l’Atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti concernente le priorità e gli obiettivi dell’ANSF per l’anno 2009. Detto Atto ha previsto, tra l’altro, che l’Agenzia:

- completi l’assunzione delle competenze istituzionali in materia di sicurezza del trasporto ferroviario inerenti l’armamento e gli impianti di terra;
- assicuri la cura dei rapporti con Agenzia ferroviaria europea (ERA) in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell’esercizio ferroviario;
- provveda, anche d’intesa con la Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero, al coordinamento dei lavori dei Gruppi di lavoro istituiti in sede ERA ai sensi del Regolamento (CE) n. 881/2004, così come modificato dal Regolamento (CE) n. 1335/2008 del 16 dicembre 2008, e fornisca alla Direzione Generale stessa le necessarie informazioni per la formazione della posizione italiana in sede RISC (Railway Interoperability and Safety Committee);
- prosegua il monitoraggio delle attività in corso ed intervenga al fine di favorire il processo di migrazione verso le nuove tecnologie di comando e controllo della circolazione dei treni;
- riformuli l’attribuzione delle competenze in considerazione del nuovo assetto istituzionale introdotto con la pubblicazione del decreto legislativo n. 162/2007 e prosegua nel processo di riordino del quadro normativo concernente la sicurezza ferroviaria.

Sempre nel 2009, infine, è stata predisposta la Convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’ANSF (sottoscritta l’11/09/2009 e registrata alla Corte dei conti il 12/10/2009) che, in attuazione all’articolo 9, comma 5, dello Statuto approvato con il citato D.P.R. n. 34/2009, regola, per il periodo 2009 – 2011, i rapporti tra dette Strutture. Tale Convenzione concerne, tra l’altro, le modalità di verifica dei risultati di gestione, l’entità e le modalità di finanziamento, le strategie per il miglioramento dei servizi, nonché le modalità necessarie ad assicurare, al Ministero, la conoscenza dei fattori gestionali interni all’Agenzia.

Nel corso del 2009, quindi, l’Agenzia ha svolto le proprie attività rilasciando le richieste certificazioni di sicurezza per la circolazione del materiale rotabile, assumendo importanti decisioni, in particolare in materia di standard e norme di circolazione, ed effettuando ispezioni a campione (audit) sulla sicurezza dell’esercizio ferroviario. Alcune non conformità rilevate nel corso dell’attività di audit sui processi manutentivi, in particolare, hanno comportato la necessità di prescrivere la revisione degli assetti organizzativi di alcune Imprese ferroviarie per conseguire un migliore presidio dei processi di manutenzione.

Come è noto, inoltre, uno dei compiti previsti per l’Agenzia dall’art. 6, comma 2, del D.lgs.

n. 162/2007 è quello di recepire indicazioni emergenti dagli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza. L'analisi degli incidenti ferroviari verificatisi nell'ultimo periodo ed, in particolare, quello occorso nel giugno scorso a Viareggio, ha generato una serie di azioni mirate sul parco rotabili per il trasporto delle merci indirizzate principalmente a verificare, per ogni rotabile, l'esistenza della "tracciabilità" dei processi manutentivi con particolare riguardo agli assali. Per tracciabilità si è intesa la disponibilità delle informazioni relative agli standard costruttivi adottati, alla data di fabbricazione, al fabbricante, alle attività manutentive ed al soggetto deputato alla manutenzione, prevedendo controlli straordinari sui rotabili per i quali non siano disponibili tutte le informazioni. Sempre sugli aspetti manutentivi, l'Agenzia era già intervenuta per regolamentare la materia con il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009, in cui è stata tra l'altro individuata la figura del fornitore dei servizi di manutenzione che ha la responsabilità di fornire detti servizi conformemente ai requisiti richiesti, ferme restando le responsabilità attribuite dalla norma primaria (D.lgs. n. 162/2007) ai Gestori dell'infrastruttura ed alle Imprese ferroviarie, e sono state impartite, agli operatori, le indicazioni secondo cui procedere, ove necessario, a modifiche dei piani di manutenzione dei rotabili.

Il Ministero, attraverso la Direzione Generale per il trasporto ferroviario che svolge operativamente le funzioni di vigilanza sull'Agenzia, collabora attivamente alle attività avviate dall'ANSF.

Detta Agenzia, come disposto dall'art. 7 del decreto legislativo 162/2007, ha predisposto ed inviato, in data 30 settembre 2009, alla Direzione Generale per il trasporto ferroviario, il rapporto informativo sulla sicurezza delle ferrovie e sulla attività svolta dall'Agenzia stessa nel 2008. L'esame del rapporto ha fatto emergere alcune aree di criticità del sistema ferroviario nazionale che riguardano principalmente aspetti relativi alla manutenzione del parco rotabile, il trasporto su ferrovia delle merci pericolose, l'attrezzaggio con le moderne tecnologie di sicurezza delle reti regionali interconnesse con la rete ferroviaria nazionale ed il completamento delle installazioni sul materiale rotabile dei sistemi di protezione della marcia del treno.

L'esame del rapporto ed i provvedimenti assunti dall'Agenzia hanno evidenziato, tuttavia, che le criticità rilevate sono sempre rimaste sotto attento controllo da parte dell'Agenzia stessa, che ha attivato specifiche iniziative per mitigarne i rischi.

Ad ottobre 2009, la Direzione Generale per il trasporto ferroviario ha predisposto il proprio rapporto informativo annuale sull'attività dell'ANSF, contenete l'analisi delle criticità emerse, nonché la rappresentazione e la valutazione dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria nazionale nel corso del 2008. Detto rapporto, come previsto all'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 162/2007, è stato poi inviato dal Ministro al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento.

In definitiva, in materia di presidio della sicurezza ferroviaria, l'assetto che si sta delineando, in esito all'emanazione del D.Lgs. 162/07, è il seguente.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti detiene il potere di indirizzo e vigilanza nei confronti dell'Agenzia (art. 4, comma 4 D.Lgs. 162/07) e svolge indagini sugli incidenti ferroviari, al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza (artt. 18 e 19 del D.Lgs. 162/07).

L'Agenzia, autorità preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore. Essa detta i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria, definisce il quadro normativo in materia di sicurezza, emana le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione (art.6, comma 1 e 2 del D.Lgs. 162/07); elabora, entro tre anni, un nuovo quadro normativo che tenga conto del progresso tecnico e scientifico e preveda l'assegnazione dei compiti e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti

interessati (art. 27, comma 1 del D.Lgs. 162/07).

Inoltre, l'Agenzia impartisce ai gestori dell'infrastruttura ed alle imprese ferroviarie direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza; autorizza, ove richiesto, la messa in servizio del materiale rotabile, rilascia e rinnova i certificati di sicurezza necessari alle imprese ferroviarie ed, a regime, rilascerà le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'infrastruttura.

I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e le disposizioni di esercizio nel rispetto del quadro normativo, nonché delle norme tecniche e degli standard di sicurezza definiti dall'Agenzia.

Essi sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano e sono obbligati a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza (art. 5, comma 4, del D.Lgs. n.162/07) che garantiscano il controllo di tutti i rischi connessi alla propria attività (compresa la manutenzione e i servizi) e che tengano conto anche dei rischi generati dall'attività di terzi; in particolare, il sistema di gestione della sicurezza dei Gestori dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle norme di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza (art. 13 del D.Lgs. 162/07).

Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi (art. 8, comma 1, del D.Lgs. 162/07), nonché del livello di formazione e delle qualifiche del personale incaricato di attività relative alla sicurezza (art. 17, comma 7, del D.Lgs. 162/07).

Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, è responsabile di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro (art. 8, comma 2, del D.Lgs. 162/07).

Rimangono ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro, salute e politiche sociali, ai compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa (art. 2, comma 3, del D.Lgs. n.162/2007).

Riguardo, infine, al tema della sicurezza del trasporto ferroviario, si richiama altresì quanto sopra specificato in ordine al recepimento del c.d. "terzo pacchetto ferroviario", che fa capo all'obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini e dei pendolari" gravante sul programma "Sviluppo della mobilità locale".

Ciò premesso, si evidenzia che complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" costituiscono l'89,2 per cento delle autorizzazioni di cassa.

✓ **“Regolamentazione, gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza dei trasporti”**

In relazione a tale obiettivo, che inerisce a diversi programmi di bilancio, si ritiene opportuno soffermare l'attenzione, per l'anno 2009, in particolare, sul monitoraggio dell'attività svolta in materia di safety e security in riferimento agli obiettivi di sicurezza individuati nel contratto di programma tra Stato ed Enac e che afferiscono al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”.

L'ENAC è stato sollecitato dalla competente struttura ministeriale a relazionare in merito all'attività svolta per la realizzazione degli obiettivi di sicurezza previsti dall'art.9 del Contratto di programma Stato-ENAC.

In materia di security, è stato emanato, in data 21/7/09, il decreto di individuazione dell'ENAC quale autorità responsabile e competente per il coordinamento ed il monitoraggio dell'attuazione della disciplina comunitaria in tema di sicurezza nel campo dell'aviazione civile (Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile).

In materia di safety, sono state monitorate le raccomandazioni dell'A.N.S.V. su vari incidenti aeronautici per l'adozione delle iniziative del caso da parte dell'ENAC o di altri Enti interessati. Sono state richieste all'ENAC ed all'Aeroclub informazioni in merito alle iniziative adottate su alcuni incidenti aeronautici, tenendo in considerazione le raccomandazioni dell'ANSV. Inoltre, sono stati effettuati il monitoraggio del recepimento della normativa ICAO da parte dell'ENAC e l'esame dei Regolamenti emanati dall'ENAC stesso.

Attuazione della normativa comunitaria

Si è completata la procedura di recepimento, con decreto legislativo n. 66 del 18 maggio 2009, delle direttive CE 2008/49 e 2006/93 (quest'ultima del 12 dicembre 2006 sulla disciplina dell'utilizzo degli aerei di cui all'allegato 16 della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione - 1988). Si è proceduto, altresì, alle valutazioni di competenza in ordine al testo del decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione del regolamento comunitario n. 1107/06, nonché alla modifica del dlgs n. 118/2008 di recepimento della direttiva sulla licenza dei controllori del traffico aereo.

Delibere Enti vigilati,

Si è approvata la delibera dell'Aero Club d'Italia concernente il regolamento tecnico operativo per il volo da diporto sportivo per apparecchi privi di motore (VDS\VL), nonché la delibera ENAC 53/2009, concernente il nuovo assetto organizzativo e relativo regolamento dell'organizzazione e del personale dell'ente stesso. Inoltre, è stato avviato l'esame dello schema di revisione del D.P.R. 404/88, che regola l'attività del volo da diporto e sportivo (VDS) e dell'allegato alla legge 106/85, da emanarsi con apposito decreto ministeriale;

Demanio

È in corso l'attività nel Gruppo di lavoro di Vertice, istituito presso il Ministero della Difesa, per l'applicazione dell'art. 693 del Codice della Navigazione, relativo al passaggio dei beni del demanio militare aeronautico da destinare all'aviazione civile.

Gestioni aeroportuali

Il Ministero ha partecipato con l'ENAC, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero della Difesa, alla stesura del nuovo schema di convenzione, da stipulare con le Società di gestione per l'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale, ex

regolamento n. 521/97.

Bilanci dell'ENAC

Sono stati approvati, con decreti interministeriali (TRASPORTI/MEF), l'assestamento al bilancio di previsione 2008 (delibera n. 72/2008), il bilancio di previsione 2009 (delibera n. 75/2009) ed il bilancio consuntivo 2008 (delibera n. 20/2009).

È stato approvato con decreto interministeriale (TRASPORTI/MEF) il nuovo Regolamento Amministrativo-Contabile dell'ENAC (delibera n. 57/2006) successivamente trasmesso al Ministero di Giustizia per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

È in corso di definizione l'istruttoria relativa al bilancio di previsione 2010 (delibera n. 60/2009) e all'assestamento al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 56/2009).

Bilanci dell'AeCI

Sono stati approvati le variazioni al bilancio di previsione 2008 (delibera n. 2/2009), il bilancio consuntivo 2008 (delibera n. 3/2009) ed il bilancio di previsione 2009 (delibera n. 7/2008).

Si è provveduto all'istruttoria ed alla successiva approvazione della delibera n. 17/2009 relativa al riaccertamento dei residui attivi e passivi dell'Ente al 31 dicembre 2008.

È in corso l'iter istruttorio per l'approvazione delle variazioni al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 8/2009) e del bilancio di previsione 2010 (delibera n. 7/2009).

È stato predisposto il decreto di ripartizione, tra l'AeCI e l'IIN, dei fondi di cui al capitolo 1952 quali contributi statali relativi all'esercizio finanziario 2009.

Bilancio dell'ENAV S.p.A.

Si è provveduto ad esaminare il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 28 maggio 2009.

Tariffe, tasse e diritti aeroportuali

Sono stati predisposti, acquisito il parere del C.I.P.E., i decreti di approvazione dei contratti di programma relativi agli aeroporti di Napoli, Pisa, Bari e Brindisi. Si è poi predisposta una direttiva, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, intesa ad autorizzare l'utilizzo di una ripartizione del margine commerciale che prescinde dalla mera applicazione del criterio *pro quota* in ragione dei costi totali relativi ai diversi servizi, previsto dal paragrafo 4.1 della Direttiva CIPE n. 51/2008, nei casi in cui l'impiego di tale criterio ingeneri eccessive variazioni tariffarie nei diritti aeroportuali rispetto a quelli precedentemente in vigore. Il decreto ministeriale relativo all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2009 è stato sottoscritto in data 8 ottobre 2009.

Tariffe per i servizi di navigazione aerea in rotta e in terminale

In relazione alle nuove competenze istituzionali in materia di tariffe per i servizi di navigazione aerea in rotta e in terminale e con riferimento all'intervenuta istituzione di un nuovo sistema di tariffazione comune per i servizi medesimi, quale previsto dal regolamento (CE) n. 1794/2006 (contemplante, all'art. 18, la facoltà di rinviarne l'applicazione fino al 1° gennaio 2010 per le tariffe di terminale), si è provveduto alla predisposizione di un apposito decreto ministeriale di modifica delle unità di calcolo delle tariffe di terminale, a decorrere, appunto, dalla data del 1° gennaio 2010. Tale decreto ministeriale è attualmente all'esame dei competenti organi di controllo.

Sempre in ordine all'argomento di cui trattasi, è stato inoltre avviato l'iter istruttorio per la predisposizione del decreto ministeriale relativo alla determinazione delle tariffe di terminale per l'anno 2010, decreto sul cui schema si è ancora in attesa di acquisire il preventivo parere del Ministero dell'economia e delle finanze.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", al quale ineriscono le linee dei suddetti interventi, come già specificato, ammontano al 97,6 per cento delle autorizzazioni di cassa.

Ciò premesso, si ritiene opportuno fare un breve accenno solo ad un'altra, tra le tante linee di attività connesse all'obiettivo in esame, ossia la statistica finalizzata alla sicurezza del trasporto.

Si riportano, di seguito, le principali attività condotte nel 2009 con riferimento a detta linea di attività:

- redazione, stampa e diffusione, ad oltre 3.000 utenti esterni e tramite il sito web dell'Amministrazione, del "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti" - CNIT - e del "Diporto Nautico in Italia", pubblicazioni che riportano i risultati di oltre ottanta tra rilevazioni ed elaborazioni di settore condotte dall'Amministrazione e da altri Enti tra il 2008 ed il 2009;
- avvio delle rilevazioni ed elaborazioni per i nuovi "CNIT" e "Diporto Nautico";
- realizzazione, in ambito SISTAN (Sistema Statistico Nazionale - Cfr. D. Lgs 322/89) e d'intesa con l'ISTAT, di tutte le fasi di programmazione del Programma Statistico Nazionale 2011-2013 (PSN 2011-2013) relativamente a quanto di competenza dell'Amministrazione;
- partecipazione a riunioni sulle statistiche di settore presso Ministero, ISTAT ed Enti pubblici;
- aggiornamento della base dati degli enti centrali e periferici che collaborano con l'Ufficio di Statistica e dell'indirizzario dei clienti che annualmente ricevono CNIT e Diporto Nautico;
- raccolta ed elaborazione statistica, come previsto dagli obiettivi della Programmazione Strategica 2009, dei dati sugli incidenti per modo di trasporto - stradale, ferroviario, aereo e marittimo -, con produzione di rapporti di sintesi e per modo di trasporto, finalizzati ad analizzare lo stato e l'evoluzione di tali eventi;
- comunicazioni e trattamenti di dati personali provenienti da indagini inserite nei Programmi Statistici Nazionali e destinati a soddisfare le esigenze istituzionali dell'Amministrazione ai sensi del D. Lgs 196/03;
- fornitura ad enti pubblici e privati di dati statistici su trasporti ed infrastrutture.

L'accenno suindicato è finalizzato ad evidenziare le scarse risorse destinate al programma "Ricerca nel settore dei trasporti" nell'ambito della missione "Ricerca e innovazione" in cui rientrano anche le attività di indagini e studi di settore. Complessivamente, dette risorse sono state, nell'anno 2009, di euro 15.807.115,00. I pagamenti, per lo stesso anno, ammontano al 50,2 per cento circa delle autorizzazioni di cassa.

- ✓ *Mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security*
- ✓ *Mantenimento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare*
- ✓ *Interventi di controllo e vigilanza delle coste*
- ✓ *Attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela della biodiversità*
- ✓ *Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell'ambito dei precipui compiti istituzionali"*

I cinque obiettivi strategici suindicati sono inerenti ad un unico programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, la cui attuazione è di competenza esclusiva del Comando generale del Corpo delle Capitanerie, Corpo della Marina Militare, dipendente organicamente dal Ministero della difesa e funzionalmente da diverse Amministrazioni, tra le quali è ricompreso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I compiti principali di detto Corpo possono essere ricondotti fondamentalmente a tre finalità: la sicurezza marittima, il soccorso della vita umana in mare, la polizia marittima.

Di seguito si sintetizzano i principali risultati raggiunti per ciascuno dei predetti obiettivi.

✓ ***Mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo nelle due accezioni della Safety e della Security.***

Nel corso dell'anno 2009, sono state assicurate le iniziative di competenza in materia di sicurezza della navigazione, nonostante le difficoltà finanziarie per tagli ai relativi fondi.

Nel dettaglio, per quel che riguarda le ispezioni, le visite e i controlli al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo, in materia di safety, su un totale di 40.000 previsti, quale obiettivo prefissato, essi sono stati 49.868 (73.651 nel 2007, 68.593 nel 2008), con un sensibile ribasso, rispetto al passato, per le deficienze finanziarie a cui si è accennato.

Gli atti certificativi complessivamente rilasciati in materia risultano pari a 10.996 (13.629 nel 2007 e 18.658 nel 2008); mentre, a fronte di 354.562 navi da traffico e di linea arrivate nei porti italiani (376.116 nel 2008), sono stati registrati 184.245 interventi del personale del Corpo (193.504 nel 2008) finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile. In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/accosti si attesta, come per il passato, intorno al 52%.

Relativamente ai controlli di Port State Control a bordo delle navi estere, sono state effettuate 1.881 ispezioni P.S.C. su 7295 navi individuali straniere arrivate nei porti italiani, soggette a tali controlli. La percentuale fissata dall'obiettivo (ispezioni da effettuare pari almeno al 25% delle navi straniere arrivate, come da normativa internazionale) è stata, pertanto, assicurata, raggiungendo il 25,8%.

C'è da sottolineare, però, che il trend decisamente positivo registrato negli ultimi anni (36% nel 2005 e nel 2006, 33% nel 2007, e 29% nel 2008, che ha visto l'Italia ai vertici tra i Paesi della Comunità europea nell'esecuzione di controlli P.S.C. a bordo del naviglio mercantile, a garanzia dell'osservanza delle norme internazionali finalizzate alla sicurezza della navigazione marittima, conferma la sua fase di flessione in ragione delle sempre minori risorse finanziarie avute a disposizione, sia per l'aspetto della formazione specialistica, sia per l'esecuzione delle missioni del personale e per la retribuzione delle attività da espletare, spesso, in questi casi, fuori dell'orario e/o della sede di servizio.

A seguito di tali controlli sono stati emessi 351 provvedimenti di “fermo nave” e 9 provvedimenti di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.O.U. (Memorandum of Understanding). Anche le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ship security, hanno impegnato il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire, ai fini del rilascio della prevista certificazione.

Nel 2009, in particolare, sono stati approvati 84 piani di sicurezza nave (110 nel 2007 e 290

nel 2008) e sono stati rilasciati 402 certificati internazionali di security a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale. Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata port facilities security) ha impegnato, sempre più, il personale del Corpo delle Capitanerie di porto in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Sono stati eseguiti controlli sia a terra, alle port facilities, sia a bordo delle navi straniere che attraccano nei porti italiani.

I risultati ottenuti possono essere considerati soddisfacenti. Nel dettaglio, gli esiti sono i seguenti:

- sono stati eseguiti ben 43.414 controlli alle port facilities (35.627 nel 2007 e 52.666 nel 2008) che, in termini di efficacia, supera il target prefissato di 30.000 controlli (obiettivo peraltro inizialmente ridotto, rispetto a quello prefissato nel 2008, in relazione alla continua riduzione delle risorse);
- i controlli alle navi straniere sono risultati 1.886, ossia poco più del 25% delle navi soggette arrivate, in linea con quanto, in fase di previsione, era stato programmato.

Sempre in materia di security si registrano, dal punto di vista operativo, 4.936 missioni antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera, contro le oltre 6.000 del 2008.

✓ ***Mantenimento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la salvaguardia della vita umana in mare.***

In relazione al prioritario obiettivo di assicurare efficienza e prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare, nell'ambito dell'organizzazione definita dalla Convenzione di Amburgo 1979, sono state poste in essere, con riferimento alle previste fasi operative ed in funzione dei fondi disponibili, tutte le iniziative possibili per:

- mantenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio, anche al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo.

Inoltre, sono state eseguite apposite frequenti esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e pure a livello internazionale, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, nonché per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale dedicato al delicato settore.

Complessivamente si sono assicurati:

- 294 giorni di disponibilità operativa dei mezzi navali, terrestri ed aerei rispetto al numero di giorni programmati di 284;
- 11.739 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali (15.364 nel 2007 e 13.321 nel 2008), che configurano il raggiungimento dell'obiettivo minimo prefissato per l'intero anno (10.000), seppur contenute rispetto al passato.

Dal punto di vista prettamente operativo, nel periodo in esame, la gestione delle sale operative delle Capitanerie di porto e degli uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C. –

maritime rescue subcenter – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha fatto complessivamente registrare:

- 4.602 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate (5.606 nel 2007, 4.699 nel 2008);
- 4.318 missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.749 nel 2008);
- 22.195 persone soccorse e/o assistite (26.509 nel 2007, 33.698 nel 2008);
- 2.669 unità da traffico, pesca e diporto soccorse e assistite;
- 104.834 miglia percorse dalla componente navale, per ricerca e soccorso;
- 252 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per ricerca e soccorso;
- 1.877 missioni aeronavali espletate per trasporto di ammalati e traumatizzati.

Sempre in tema di SAR, con particolare riferimento all'attività connessa all'immigrazione clandestina, si evidenzia che, in generale, il numero degli eventi legati al flusso migratorio, alle operazioni in mare e agli sbarchi a terra, nel 2009 è sensibilmente diminuito. Per meglio valutare le dimensioni del fenomeno nel predetto anno, si rammentano i principali dati di confronto del 2008: 26.601 clandestini soccorsi/assistiti, 315 unità intercettate e 22.019 interventi tra ispezioni a terra ed eventi in mare.

Nel 2009, la maggior parte delle operazioni in mare è avvenuta nelle acque della Sicilia (più del 90%), mentre la parte residuale si è concentrata in quelle della Sardegna (8%) e della Calabria (1%), Si ritiene interessante segnalare che il 31% degli interventi di soccorso è avvenuto in area di responsabilità SAR maltese.

Complessivamente, l'anno in esame ha fatto registrare:

- 155 eventi di immigrazione clandestina in mare,
- 9.249 persone soccorse/recuperate, di cui 649 consegnate ad Autorità straniere;
- 149.965 miglia percorse dalla componente navale ;
- 406 ore di volo della componente aerea;
- 5011 missioni di vigilanza dei mezzi aereonavali;
- 11269 ispezioni e controlli a terra, nelle zone interessate dal fenomeno.

Rilevante è stata anche l'attività svolta dalla Centrale Operativa del Comando Generale I.M.R.C.C. (international maritime rescue coordination center) che, tra l'altro, ha coordinato varie operazioni complesse a carattere anche internazionale (soprattutto con riferimento alle numerose e difficili operazioni di salvataggio rese necessarie nello Stretto di Sicilia e legate al fenomeno migratorio clandestino via mare) ed ha gestito le centinaia di telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 originate da rete mobile, nonché tutti gli allerta satellitari Cospas/Sarsat, Inmarsat blue box ecc.

Nell'insieme, con riferimento all'attività di contrasto del fenomeno migratorio, l'obiettivo massimo preventivato di 18.000 interventi (preventivi e non) sia in mare che a terra non è stato raggiunto, attestandosi a 16.150, in ragione delle minori esigenze legate al predetto calo dei flussi.

✓ *Interventi di controllo e vigilanza delle coste.*

L'attività in questione concerne le azioni poste in essere dai Comandi periferici delle Capitanerie di Porto per la prevenzione e la repressione degli abusi sul demanio marittimo, il corretto svolgimento della navigazione da diporto e la tutela dei bagnanti.

In particolare, con riferimento alla vigilanza demaniale, sono stati effettuati controlli preventivi finalizzati alla verifica del rispetto dei titoli concessori e sono state eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva tali controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificare la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. Tale attività, espletata soprattutto nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò allo scopo di procedere, quando possibile, alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.

Interessanti sono i risultati ottenuti, valutate soprattutto le minori risorse avute, che evidenziano un positivo grado di conseguimento dell'obiettivo prefissato (160.000 controlli):

- 190.021 controlli effettuati a terra (261.279 nel 2007 e 217.957 nel 2008);
- 10.514 missioni svolte dai mezzi aeronavali (12.869 nel 2007 e 11.364 nel 2008);
- 2.016 notizie di reato inviate all' A.G. (2.565 nel 2007 e 1.987 nel 2008);
- 810 sequestri penali eseguiti (566 nel 2007 e 569 nel 2008).

In merito alla fase operativa concernente i controlli sull'attività diportistica, è stata privilegiata, come in passato, un'azione di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per l'incolumità dei bagnanti e degli utenti del mare in genere. Le attività oggetto di maggiore sorveglianza e repressione sono state quelle dei natanti e delle moto d'acqua che attraversano ad alta velocità le fasce di mare interdette.

Le azioni di cui sopra si sono concretizzate in 63.542 controlli effettuati in mare dalle motovedette (91.310 nel 2007 e 85.240 nel 2008), con 5.222 infrazioni rilevate e 95.015 controlli a terra eseguiti dal personale militare (123.821 nel 2007, 107.034 nel 2008), con 1.948 infrazioni rilevate. A seguito di tale attività sono state trasmesse 103 notizie di reato all'A.G. ed eseguiti 37 sequestri penali e 193 sequestri amministrativi. Inoltre, in favore dei diportisti che navigano sul lago di Garda, sul lago Maggiore e sul lago di Bolsena, è stato attivato, in loco, il dispositivo che vede impegnati uomini e mezzi navali della Guardia costiera per emergenze di soccorso e pronto intervento nelle acque dei citati laghi, in sinergia con i mezzi di altre Amministrazioni (Carabinieri, Vigili del fuoco, ecc.).

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che prevedeva in materia di diporto un minimo di 140.000 controlli, è stato raggiunto e superato con complessivi 158.557 controlli (192.274 nel 2008). Sempre in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- 1.923 unità da diporto soccorse/assistite (2.391 nel 2007, 2.106 nel 2008);
- 5.428 diportisti soccorsi/assistiti (5.890 nel 2007, 5.690 nel 2008);
- 279 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (191 nel 2007, 230 nel 2008);
- 25 navi iscritte negli appositi registri e 17 cancellate;
- 2.534 imbarcazioni iscritte e 1.308 cancellate;
- 16.466 patenti nautiche rilasciate, 22.360 convalidate, 373 revocate e 5 sospese.

Per ciò che concerne la tutela dei bagnanti, l'attività di vigilanza lungo la costa è stata incrementata, per quanto possibile, in funzione delle risorse avute in corso di gestione, eseguendo sopralluoghi giornalieri sulle spiagge, con appositi nuclei di personale militare che hanno particolarmente sorvegliato quelle incustodite e prive di attrezzature, nonché presenziando gli specchi acquei più frequentati per balneazione. I risultati sono stati i seguenti:

- 1.309 bagnanti soccorsi/assistiti (3.899 nel 2007, 1.572 nel 2008);
- 85.947 sopralluoghi del personale sulle spiagge (108.412 nel 2007, 97.253 nel 2008);
- 47.682 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (80.851 nel 2007, 66.083 nel 2008), con 1.601 infrazioni rilevate (2.135 nel 2007, 1.773 nel 2008).

In virtù dei suddetti risultati, l'obiettivo prefissato di 110.000 controlli è stato raggiunto, con 133.629 controlli. Infine, si segnalano, nell'anno in esame, 119 interventi per il recupero di

altrettanti bagnanti annegati e 40 per persone decedute in attività subacquea.

✓ **Attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela delle biodiversità.**

Per quanto riguarda la tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e la difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico sommerso, l'attività si è concretizzata in controlli lungo tutta la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi e, laddove necessario, con azioni repressive. Complessivamente, la componente aeronavale della Guardia costiera ha eseguito:

- 10.081 missioni per vigilanza ecologica (12.795 nel 2007, 12.044 nel 2008);
- 14.111 missioni antinquinamento (17.965 nel 2007, 16.821 nel 2008);
- 8.653 missioni di monitoraggio acqua (11.240 nel 2007, 9.468 nel 2008);
- 7.842 missioni per vigilanza archeologica (8.151 nel 2007, 7.776 nel 2008);
- 8.775 missioni di vigilanza riserve marine (8.201 nel 2007, 8.667 nel 2008).

Il personale a terra, specializzato in materia, ha svolto 136.431 controlli per tutela ambientale (200.475 nel 2007 e 168.823 nel 2008), mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo hanno eseguito 5.195 interventi per la difesa del patrimonio archeologico (8.857 nel 2007 e 7.085 nel 2008).

In totale, a fronte dei previsti 170.000 controlli in mare e a terra per tutela ambientale, e delle prefissate 12.500 missioni navali per la tutela del patrimonio archeologico e delle riserve marine, ne sono stati, rispettivamente, realizzati 192.218 e 15.637, con un positivo indice di efficacia ma, anche in questo caso, per inadeguatezza delle risorse finanziarie, con un sensibile ridimensionamento rispetto al 2008 (238.735 e 16.122).

A seguito di tale attività si sono registrati:

- 124 sequestri penali (81 nel 2007, 47 nel 2008) e 304 notizie di reato all'A.G. per inquinamento (415 nel 2007, 221 nel 2008);
- 6 sequestri penali (2 nel 2007, 4 nel 2008) e 32 notizie di reato all'A.G. in materia di beni archeologici sommersi (28 sia nel 2007, sia nel 2008);
- 14 rinvenimenti di reperti archeologici (11 nel 2007, 27 lo scorso anno).

Nel corso del 2009, complessivamente, si sono avuti 147 casi di grave/medio inquinamento (89 nel 2007 e 66 nel 2008), nonché 398 casi di piccoli inquinamenti (476 nel 2007 e 447 lo scorso anno), con 895 interventi del personale del Corpo per disinquinamento (1.736 nel 2007, 1.801 nel 2008).

Per quanto riguarda, invece, gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, si evidenzia che ne sono stati effettuati, sia in mare che a terra, complessivamente 225.422 (273.303 nel 2007 e 250.805 nel 2008), raggiungendo, così, l'obiettivo massimo prefissato di 160.000 controlli.

Nello specifico, i controlli eseguiti a terra sono stati 193.396 (222.769 nel 2007 e 207.201 nel 2008) e hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. Nel mese di dicembre, inoltre, si è svolto uno specifico programma denominato "Pesce OK", che prevede un particolare ed intenso controllo sulla filiera, a livello nazionale, a tutela dei consumatori in occasione degli acquisti per le festività Natalizie (lotta alle frodi alimentari). I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, invece, 32.026 (50.534 nel 2007 e 43.604 nel 2008). I risultati dell'attività operativa svolta sono complessivamente i seguenti:

- 16.429 missioni aeronavali (21.764 nel 2007, 19.367 nel 2008);
- 1.152 notizie di reato (1.027 nel 2007, 787 nel 2008);

- 5.104 illeciti amministrativi (5.246 nel 2007, 4.051 nel 2008);
- 14.479 attrezzi da pesca sequestrati (5.512 nel 2007, 2.364 nel 2008);
- 684.104 Kg. di pescato sequestrati (821.026 nel 2007, 368.888 nel 2008).

✓ ***Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell'ambito dei precipui compiti istituzionali***

L'obiettivo in questione è finalizzato a favorire i migliori interventi e risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli stati frontalieri e con il contributo che, da tempo, la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere per la sua eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

In particolare, per il 2009, è stato organizzato e gestito il primo Forum delle Guardie costiere del Mediterraneo al fine di offrire un' importante occasione di scambio di esperienze attraverso cui rafforzare la volontà di attuare la cooperazione nel settore e giungere all'elevazione e armonizzazione dei servizi di guardia costiera interessati, come necessario presupposto per una maggiore protezione delle coste e degli interessi marittimi nazionali.

Il Forum si è svolto a Genova il 6 e 7 maggio, con l'intervento del Ministro e la partecipazione di 21 Stati, oltre l'Italia e l'UE per la quale è intervenuto il Vice Presidente della Commissione e il Commissario ai Trasporti. È stato strutturato in cinque sessioni, oltre quella introduttiva e conclusiva, durante le quali i partecipanti hanno affrontato le seguenti tematiche: monitoraggio del traffico marittimo, addestramento e cooperazione regionale, ambiente marino, sicurezza della vita umana in mare. La manifestazione ha suscitato grande interesse e volontà di consolidare l'esperienza, con l'auspicio che da strumento per la cooperazione settoriale possa trasformarsi in un organismo strutturato con regole proprie sul modello di quelli esistenti nel Nord Atlantico e nel Nord Pacifico.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" costituiscono l'82,9 per cento delle autorizzazioni di cassa.

Priorità politica 4 "Ammodernamento del Ministero

Obiettivi strategici correlati:

✓ ***"Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche"***

L'obiettivo in questione insiste sul programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza, all'interno della missione 32 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza", che comprende anche il programma "Indirizzo politico".

Come specificato nel paragrafo 1 "*Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche*" al quale si rinvia, nel 2009 tutte le strutture dell'Amministrazione sono state coinvolte nel processo di completamento della riorganizzazione del Ministero ai sensi del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n.121, che ha richiesto un impegno particolare al personale chiamato, in alcuni casi, a cambiare le proprie attività di competenza, in altri a gestire processi aggiuntivi.

Nel medesimo anno, mentre la valorizzazione delle risorse umane è rimasta penalizzata sul fronte dell'attività formativa, per la quale i fondi a disposizione sono risultati assolutamente esigui,

non consentendo un incremento della stessa, è invece proseguito il miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche.

Tali innovazioni, tra l'altro, hanno riguardato i seguenti ambiti:

Sistema dei controlli interni.

Tale sistema è costituito:

- dal sistema di controllo strategico (SISTRA), che consente il monitoraggio dello stato di attuazione della direttiva annuale del Ministro per l'attività e la gestione amministrativa mediante la raccolta delle informazioni dai Centri di responsabilità amministrativa e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi. Attraverso un apposito "cruscotto direzionale", il sistema permette di visualizzare graficamente il livello di raggiungimento delle priorità politiche, degli obiettivi strategici e degli obiettivi operativi;
- dal sistema di controllo di gestione (SIGEST), che costituisce uno strumento di supporto allo svolgimento delle attività operative dei predetti Centri di responsabilità, consentendo di verificare che le risorse disponibili siano utilizzate efficientemente per il raggiungimento degli obiettivi dell'organizzazione;
- dal sistema di contabilità finanziaria e di contabilità economico-patrimoniale, SICOGE-COINT, messo a disposizione dal Ministero dell'economia e delle finanze, che ha sostituito il SICONTE utilizzato precedentemente dal Ministero per la determinazione dei costi, diversi da quelli del personale, ai fini del controllo di gestione.

Il sistema SICOGE-COINT è stato attivato presso questo Ministero proprio nel 2009, mentre i sistemi SISTRA e SIGEST risultano attivi già dal 2004. Nel 2009, peraltro, è stata completata la migrazione di detti sistemi SISTRA e SIGEST dalla precedente piattaforma tecnologica utilizzata dal Ministero alla nuova operante nell'ambito del Sistema pubblico di connettività (SPC), acquisita dal CNIPA e messa a disposizione di tutte le Amministrazioni.

L'importanza dei menzionati sistemi di controllo risulta accresciuta rispetto agli anni precedenti, in quanto gli stessi costituiscono strumento indispensabile ai fini dell'attuazione della nuova normativa in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni, introdotta dalla legge delega 4 marzo 2009, n. 15 e dal connesso decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 15.

Sito internet

Allo scopo di garantire una corretta esposizione verso l'esterno della nuova struttura del Ministero e nelle more della definitiva organizzazione redazionale ed informativa, è stato registrato il nuovo dominio *mit.gov.it* e realizzato il sito internet unificato del nuovo Ministero che accorpa in un'unica struttura informatica l'accesso alle aree di competenza dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti e degli uffici di diretta collaborazione del Ministro. La realizzazione del sito, sia come attività grafica che di programmazione, e la gestione dei suoi contenuti avvengono a cura del personale interno dell'Amministrazione.

Posta elettronica

Il servizio di posta elettronica, consistente nella gestione di circa 11.000 caselle tra sedi centrali e periferiche, nonché nel re-indirizzamento di circa 10.000 caselle del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, è stato completamente internalizzato con l'esclusione della PEC e regolarmente gestito nel rispetto degli SLA previsti.

Comunicazione

Riguardo alla comunicazione, la nuova struttura competente in materia si è affiancata alle strutture interessate per la definizione delle campagne pubblicitarie sulla sicurezza stradale (campagna "Sulla buona strada") e del PON Reti e Mobilità 2007-2013, fornendo un valido supporto per una più corretta definizione di obiettivi, strumenti e messaggi delle due campagne citate.

E' stata inoltre iniziata un'attività tesa ad acquisire una più completa conoscenza dei contenuti delle manifestazioni di possibile interesse dell'Amministrazione, anche al fine di coordinare l'eventuale partecipazione delle strutture ministeriali ottenendo un contesto d'immagine più aggregato dell'Amministrazione stessa.

A tale ultimo scopo è stata iniziata un'attività di studio per brochure e divulgativi che descrivano correttamente la "mission" ministeriale e gli obiettivi che, attraverso di esse, l'Amministrazione si è posta.

Infine, nell'ultima parte dell'anno, è stato predisposto il Piano di Comunicazione 2010, coinvolgendo nella fase di analisi le varie strutture dell'Amministrazione, trasmesso al Dipartimento per l'informazione e l'editoria della Presidenza del Consiglio.

Ottimizzazione e digitalizzazione dei processi amministrativi

La revisione dei flussi documentali ha subito alcune modifiche soprattutto riguardo all'organizzazione deputata al ricevimento e dematerializzazione della posta in arrivo .

Al riguardo, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno evitare il concentramento massivo presso pochi punti di raccolta, preferendo la gestione della documentazione in entrata secondo l'attuale organizzazione nella quale ciascuna struttura riveste autonomia gestionale .

Tale modifica, ha comportato una rilettura del progetto esecutivo, con il conseguente slittamento di alcune fasi.

Banca dati per il monitoraggio delle infrastrutture strategiche

Il progetto *Banca Dati* per il Monitoraggio delle Infrastrutture Strategiche, ad uso della Struttura Tecnica di Missione, è finalizzato a garantire la disponibilità di dati costantemente aggiornati e certificati sullo stato di avanzamento degli interventi e per la conseguente possibilità di programmare la spesa per le infrastrutture strategiche.

Il progetto per la realizzazione del nuovo sistema informativo ha ottenuto il parere positivo condizionato dal CNIPA ed è in fase di pubblicazione il relativo bando di gara.

Al fine di razionalizzare il sistema di Monitoraggio delle Grandi Opere, l'Amministrazione ha inteso rivedere l'universo dei processi anche al fine di migliorare la capacità di analisi dei dati rivenienti dal monitoraggio, omogeneizzare le tecnologie in uso presso il Ministero ed introdurre una soluzione completa ed integrata dalla rilevazione del dato originario (proveniente in gran parte da sistemi che lo gestiscono dalla genesi dell'opera) al cruscotto di monitoraggio destinato all'Alta Direzione, dati che dovranno essere resi disponibili anche sulle più diffuse piattaforme mobili .

A tale proposito, a seguito di apposita indagine conoscitiva, l'Amministrazione ha rilevato che la maggioranza delle informazioni richieste dall'attuale versione del Sistema Informativo per il Monitoraggio delle Grandi Opere (sviluppato in ambiente ARTEMIS 7.0), sono già presenti (e

quindi acquisibili direttamente dal *back office*) sui sistemi informativi di gestione progettuale degli Enti principalmente interessati dagli interventi della legge obiettivo, ANAS e RFI.

I suddetti sistemi informativi sono tutti implementati in ambiente SAP, ambiente peraltro già utilizzato anche dall'Amministrazione per la gestione delle risorse umane tramite il modulo SAP HCM.

Tale condizione, ha comportato l'inevitabilità di individuare SAP quale ambiente di riferimento per lo sviluppo della nuova release del Sistema Informativo per il Monitoraggio delle Grandi Opere.

Archivio nazionale strade

Il progetto è confluito nell'ambito del tavolo tecnico riguardante la compliance TMC del grafo Albo Autotrasportatori.

Integrazione delle piattaforme telematiche Albo Autotrasportatori - UIRNET

A seguito di diverse, separate iniziative per lo sviluppo e la gestione di servizi di infomobilità da rendere su apposite piattaforme telematiche da parte di UIRNET e dell'Albo Autotrasportatori, si è ritenuto opportuno delegare alla competente struttura ministeriale l'azione di integrazione e coordinamento delle attività.

Nel corso del 2009, sono stati effettuati diversi incontri con i rappresentanti di UIRNET e dell'Albo, dai quali è emerso come tali progetti rappresentino due grandi opportunità di sviluppo per la logistica e l'infomobilità sul territorio nazionale, con diversi elementi di potenziale integrazione ma anche di indubbia sovrapposizione.

Si è pertanto proceduto a una parziale rivisitazione dei due progetti, attualmente in stati diversi di avanzamento, sotto il controllo e il coordinamento dell'Amministrazione.

In particolare, è stata prevista un'unica procedura di certificazione delle informazioni di traffico, concentrando presso il CCISS tutte le informazioni afferenti alle piattaforme telematiche e prevedendo la realizzazione di un unico Enterprise Data Warehouse alimentato dalle diverse fonti e dal quale i diversi soggetti potranno prelevare dati e informazioni con i quali confezionare i servizi da rendere disponibili sui portali tematici, sia a carattere gratuito (l'Albo per i propri associati e UIRNET per l'utenza generica) che a valore aggiunto (*marketplace* di UIRNET).

Successivamente, tale unica fonte informativa permetterà integrazioni anche con altri sistemi già sviluppati (si pensi alle diverse iniziative regionali a carico del PON Trasporti), in corso di implementazione e con le strutture di futura realizzazione a livello locale, in un'ottica di "federazione" di sistemi che localmente gestiscono informazioni di dettaglio in piena autonomia, ma che ne condividono la valenza in ambito nazionale.

A tale scopo, sono stati attivati due distinti tavoli tecnici, uno per la certificazione dei dati e l'altro per garantire la compliance TMC al grafo dell'Albo dell'Autotrasporto.

PICOGE – MP (Piattaforma telematica Integrata per il COntrollo e la GEstione delle Merci Pericolose)

Il progetto PICOGE-MP prevede lo sviluppo di un'architettura logistica per il trasporto intermodale delle merci pericolose definita in un protocollo codificato, d'intesa con le Regioni e i principali attori coinvolti, che sia di indirizzo per:

- 1) la definizione di standard nell'informatizzazione del controllo accessi ai nodi logistici,
- 2) la predisposizione di procedure codificate nella gestione delle emergenze dovute ad incidenti

per sversamenti di liquidi o per criticità nel flusso della viabilità,

3) la definizione di una piattaforma tecnologica innovativa e competitiva.

L'obiettivo atteso con lo scenario appena descritto, sarà la stesura delle "Linee Guida a livello nazionale per l'implementazione e la gestione dei sistemi ITS per il controllo e monitoraggio del trasporto delle merci pericolose"; un documento che costituirà punto di riferimento vincolante per tutti gli operatori del settore.

Il progetto PICOGE-MP può essere visto come un primo macro lotto funzionale che troverà applicazione nell'area coinvolta dalle Regioni Obiettivo Convergenza (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia), mentre le fasi successive si concentreranno, in maniera modulare, per estendere il controllo e l'integrazione gestionale, all'intero territorio nazionale, con la possibilità di interagire con i sistemi comunitari già sviluppati, in corso di realizzazione oppure in fase progettuale a livello architeturale.

Il progetto nasce dall'attento studio delle realtà già sviluppate sul territorio nazionale (tra le quali il progetto UIRNET, la piattaforma telematica dell'Autotrasporto), e dall'esperienza maturata sia in ambito internazionale che nazionale con il progetto Sperimentazione Nazionale Sicurezza Trasporto Merci Pericolose (SNSTMP), realizzato nella Regione Lombardia, su tematiche affini allo sviluppo di tecnologie concorrenti al controllo e gestione del trasporto delle merci pericolose.

Due elementi risultano innovativi e caratterizzanti del progetto PICOGE rispetto alle soluzioni già implementate, o in corso di sviluppo:

- il governo del trasporto delle merci pericolose;
- messa a sistema dei nodi portuali.

Partendo dal presupposto di mettere in rete i progetti di gestione delle merci pericolose e di informatizzazione degli accessi ai porti sviluppati nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia, PICOGE rappresenterebbe l'elemento trainante e di guida allo sviluppo futuro dei progetti locali, fornendo delle indicazioni procedurali e tecnologiche che permettano ai diversi sistemi di dialogare tra di loro.

Elemento imprescindibile per raggiungere tale obiettivo sarà lo sviluppo di un'Architettura aperta e interoperabile sviluppata in compatibilità con l'Architettura ARTIST e che segua le linee guida dell'Architettura Europea EITSFA (European ITS Framework Architecture).

Il progetto è caratterizzato dalla componente intermodale, che trova la sua maggiore applicazione nel trasporto su gomma e nell'interfaccia con le operazioni legate al trasporto delle merci in ambito interportuale, e soprattutto, portuale. Tale ultimo aspetto potrà sfruttare lo sviluppo del sistema VTS.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza", al quale ineriscono l'obiettivo strategico in parola e le attività correlate ammontano al 75,2 per cento circa delle autorizzazioni di cassa, mentre i pagamenti relativi al programma "Indirizzo politico", facente parte della stessa missione "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni Pubbliche" ammontano al 65,7 per cento delle autorizzazioni di cassa.

Infine, per completezza di esame, si riporta di seguito il rapporto dei pagamenti rispetto alle autorizzazioni di cassa dei seguenti programmi di bilancio non indicati precedentemente:

- "Sistemi stradali, autostradali e intermodali: 63,5 per cento";
- "Infrastrutture portuali e aeroportuali: 40,1 per cento;
- "Logistica e intermodalità": 64,7 per cento
- "Fondi da assegnare": 0.

5. Nuove metodologie per la misurazione dei risultati dell'azione amministrativa proposte dal Comitato Tecnico scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato

Detto Comitato nelle linee guida indicate in premessa ha evidenziato l'esigenza di pervenire all'adozione di nuove metodologie di misurazione dei risultati dell'azione amministrativa, utilizzando indicatori significativi in ordine alla realizzazione fisica e all'impatto sociale dell'azione pubblica, superando l'ottica tradizionale di misurazione in termini descrittivi delle attività svolte.

A tale scopo, dallo scorso anno si è sperimentata una modalità di misurazione delle azioni dell'Amministrazione correlate alla Sicurezza in alcuni settori di competenza, secondo le indicazioni fornite dal Comitato in parola. Anche per quest'anno è proseguita detta sperimentazione, per la quale si rinvia alla tav.6 allegata con relativo commento.

Tav.1

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		ATTIVITA'
MISSIONE	PROGRAMMA	
007	007	Assicurazione del controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di shipsecurity e port facilities-security e attività anticrimine e antimmigrazione in concorso con le Forze di polizia; Prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli; Vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche al fine di preservarle e di tutelarne i beni archeologici sommersi; Salvaguardia della fauna marina regolamentando e controllando le attività di pesca; Controllo del demanio marittimo; Concorso in soccorsi per disastri naturali; Gestione amministrativa, reclutamento e mobilitazione personale Marina Militare
013	001	Regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale; Applicazione del piano nazionale della sicurezza stradale; Sviluppo delle attività di servizio ai cittadini e alle imprese della Motorizzazione Civile
	002	Pianificazione, sviluppo e vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transshipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi, gli interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto e pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale
	003	Interventi per gli hub portuali di interesse nazionale e il potenziamento dei sistemi portuali di interesse nazionale; Sviluppo degli interscambi marittimi e delle attività dei porti; Fondo perequativo alle Autorità Portuali; Programma triennale delle opere portuali
	004	Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale; Partecipazione ad organismi internazionali; Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi; Sviluppo del sistema aeroportuale; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo; Vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali

			<p>Sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotaia nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete ferroviaria; Contratto di servizio con Trenitalia; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario; Contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.)</p>
			<p>Sviluppo della mobilità locale attuando politiche per il trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari, per organizzare, coordinare e regolamentare la navigazione costiera ed interna</p>
			<p>Sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unita' da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attivita' internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalmeccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinandone il lavoro, gestendo gli uffici di collocamento della gente di mare e ponendo in essere interventi per la formazione e l'addestramento; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.</p>
			<p>Progettazione per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale e delle opere di captazione ed adduzione di risorse idriche</p>
			<p>Contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.)</p>
			<p>Approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica; Approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate; Finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia</p>
			<p>Consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici; Certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni; Supporto in materia di regolazione; Normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera; Opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilita' ciclistica</p>
			<p>Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche; Definizione programma di edilizia penitenziaria; interventi speciali</p>
14	Infrastrutture pubbliche e logistica	005	Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario
		006	Sviluppo della mobilità locale
		009*	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
		003	Opere strategiche
		004	Sistemi ferroviari locali
		005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici
		009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture
		010*	Edilizia statale e interventi speciali

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

		011*	Sistemi stradali, autostradali e intermodali	Interventi finanziati Convenzione ANAS; Vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale; Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree d'epresse
		012*	Infrastrutture portuali ed aeroportuali	Programma triennale delle opere portuali; Vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali
17	Ricerca e innovazione	006	Ricerca nel settore dei trasporti	Favorire la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attività in ambito internazionale; Sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull'autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaia e aereo; Incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore
		002	Politiche abitative	Definizione programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata; Vigilanza su cooperative edilizie; Fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni
19	Casa e assetto urbanistico	003	Politiche urbane e territoriali	Programmi di riqualificazione urbana, recupero del patrimonio edilizio; Monitoraggio e supporto agli enti locali ed alle regioni per la repressione del fenomeno dell'abusivismo edilizio, repressione delle violazioni urbanistiche; Programmi di sviluppo del sistema città; Pianificazione degli interventi ordinari per la definizione linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale; Coordinamento con l'Unione Europea in materia di governo del territorio; Interventi per pubbliche calamità: primo intervento e risanamento di opere, interventi di ricostruzione zone terremotate Campania, Basilicata, Puglia e Calabria (1980-81-82); Tutela e valorizzazione dei beni archeologici, architettonici, monumentali, artistici, storici ed etnoantropologici; Interventi relativi ai percorsi giubiliari Regione Lazio e città di Roma; Roma Capitale, Città di Urbino
		002	Indirizzo politico	Programmazione e coordinamento generale dell'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il ministero (attività di diretta collaborazione all'opera del ministro). Valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo
32	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	003	Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Svolgimento di attività strumentali a supporto delle Amministrazioni per garantirne il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attività di informazione e di comunicazione,....).

33	Fondi da ripartire	001	Fondi da assegnare	Risorse da assegnare in ambito PA - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione
----	--------------------	-----	--------------------	---

* Modificato rispetto al Bilancio 2008

Tav. 2

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

		Organico DPR 211/2008	Addetti 2009
Dirigenti	Dir 1	47	44*
	Dir 2	279	217**
	totale	326	261***
Area 3	F7	5	0
	F6	5	0
	F5 - C3S	444	420
	F4 - C3	451	439
	F3 - C2	1816	1679
	F2 - C1S	431	393
	F1 - C1	742	84
	totale	3894	3015
Area 2	F6	5	0
	F5	5	0
	F4 - B3S	1296	1451
	F3 - B3	1946	1815
	F2 - B2	1310	1217
	F1 - B1	1070	496
		totale	5632
Area 1	F3	0	0
	F2 - A1S	611	752
	F1 - A1	17	25
	totale	628	777
	TOTALE	10480	9032

* 42 a tempo indeterminato + 2 a tempo determinato

** 213 a tempo indeterminato + 4 a tempo determinato

***255 a tempo indeterminato + 6 a tempo determinato

Tav. 3

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE**

Categorie professionali	Numero addetti												Retribuzione media (euro)					
	Partime		Tempo pieno		Tempo determinato		Tempo indeterminato		2008		2009		2009*					
	2008	2009*	2008	2009*	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009*				
Dirigenti																		
Dir 1																		
Dir 2																		
totale																		
F7																		
F6																		
F5 - C3S																		
F4 - C3																		
F3 - C2																		
F2 - C1S																		
F1 - C1																		
totale																		
F6																		
F5																		
F4 - B3S																		
F3 - B3																		
F2 - B2																		
F1 - B1																		
totale																		
F3																		
F2 - A1S																		
F1 - A1																		
totale																		
TOTALE																		

* Dati non disponibili essendo in corso di elaborazione ai fini del relativo conto annuale.

** ex Ministero delle infrastrutture - fonte conto annuale 2008

*** ex Ministero dei trasporti - fonte conto annuale 2008

**** dati suscettibili di parziali variazioni in sede di conto annuale.

Tav. 4

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2009 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI**

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
3 - SICUREZZA	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	<p>Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture</p> <p>Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale delle opere</p> <p>Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti</p>
	13. Diritto alla mobilità	13.1 Gestione della sicurezza e della mobilità stradale; 13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	<p>Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo</p> <p>Regolamentazione gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza nei trasporti</p>
	7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	<p>Mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security</p> <p>Mantenimento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare</p> <p>Interventi di controllo e vigilanza delle coste</p> <p>Attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela della biodiversità</p> <p>Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell'ambito dei precipui compiti istituzionali</p>
4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	<p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tav. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE
 (in migliaia euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti				Impegni a)			Spese di Cassa			R. umane n. add.			Grado informatizzazione b)			
			2008	2009	2010	2011	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2009	2009	A	B	C
			3.679.739	3.720.750	2.620.432	2.942.906	3.593.634	3.705.590	3.493.550	3.684.700	5.381	5.027							
Totale																			
14. Infrastrutture pubbliche e logistica g)	14.3 Opere Strategiche	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	1.203.325	1.386.953	1.491.178	1.535.761	1.223.194	1.360.781	696.258	951.920								X	
	14.4 Sistemi ferroviari locali	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	72.796	150.214	10.500	10.500	57.431	160.214	20.524	76.301							X		
	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	201.306	125.684	33.503	31.682	219.300	112.758	195.389	55.732								X	
	14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE 3 - SICUREZZA	19.197	9.712	8.448	8.369	16.953	9.190	20.228	9.847								X	
	14.10 Edilizia statale e interventi speciali h)	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	395.191	631.975	474.764	444.637	389.238	634.071	381.584	603.111								X	
	14.11 Sistemi stradali, autostradali e intermodali i)	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	343.234	361.613	251.441	250.532	421.656	364.680	272.120	519.271								X	
	14.12 Infrastrutture portuali ed aeroportuali l)		375.803	392.316	291.875	267.927	407.377	421.875	234.782	341.736								X	
Totale			2.610.852	3.068.467	2.561.709	2.549.408	2.735.149	3.063.569	1.820.885	2.557.917	2.444	2.405							

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tav. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE
 (in migliaia euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti				Impegni a)		Spese di Cassa		R. umane n. add.		Grado informatizzazione b)		
			2008	2009	2010	2011	2008	2009	2008	2009	2008	2009	A	B	C
			17.6 Ricerca nel settore dei trasporti	31.681	15.807	13.186	10.792	17.718	15.599	17.680	10.351				
Totale	31.681	15.807	13.186	10.792	17.718	15.599	17.680	10.351							
19. Casa e assetto urbanistico m)	19.2 Politiche abitative	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	628.080	1.529.891	360.685	315.560	587.297	625.866	1.154.130	73	67		X		
	19.3 Politiche urbane e territoriali	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	538.641	646.593	180.791	163.639	483.911	540.017	697.804 ?	172	176		X		
Totale	32.2 Indirizzo politico n)	4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	1.166.701	2.176.484	541.476	479.199	1.071.208	1.165.883	1.851.734	245	243				
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche			3.231 **	18.115	16.182	15.773	10958*	1.515**	15.525	151*	210		X		
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	25.653 *	197.870	88.857	87.719		36342*	170.840	271*	743		X		
			67.004 **					24274**	523**						
Totale			215.985	105.039	103.492	165.605			186.365	422*	953				
	33.1 Fondi da assegnare		19.000*	309.623	86.180	84.108	15.543								
			80.132**												
Totale			99.132	309.623	86.180	84.108	15.543								

Tav. 5

Note:

(a) impegni totali comprensivi degli impegni effettivi e degli impegni assunti sui residui.
(b) A: basso B: medio C: alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.
(c) I dati riportati, relativi alla missione 13, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" di competenza del MEF.
(d) Nel Bilancio 2009 il programma 13.3 "Sistemi portuali", pur avendo conservato la medesima denominazione del 2008, risulta ampliato, essendo state aggiunte tra le attività in esso ricomprese anche quelle relative al programma triennale delle opere portuali.
(e) Nel Bilancio 2009 il programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" ha sostituito il programma 13.7 del Bilancio 2008 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo", con parziale modifica delle attività in esso ricomprese.
(f) Nel bilancio consuntivo 2009 è previsto lo stanziamento ed il pagamento di euro 35.000,00 per il predetto programma 13.7 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo".
(g) I dati riportati, relativi alla missione 14, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Opere pubbliche e infrastrutture" di competenza del MEF.
(h) Nel bilancio 2009 il programma 14.10 "Edilizia statale e interventi speciali" ha sostituito il programma 14.1 del Bilancio 2008 "Edilizia statale", con parziale modifica delle attività in esso ricomprese.
(i) Nel bilancio 2009 il programma 14.11 "Sistemi stradali autostradali ed intermodali" ha sostituito il programma 14.7 "Sistemi stradali e autostradali" del Bilancio 2008, con parziale modifica delle attività in esso ricomprese.
(l) Nel bilancio 2009 il programma 14.12 "Infrastrutture portuali ed aeroportuali" ha sostituito il programma 14.6 "Sistemi portuali ed aeroportuali" del Bilancio 2008.
(m) I dati riportati, relativi alla missione 19, non comprendono quelli relativi al programma 1 "Edilizia abitativa e politiche territoriali" di competenza del MEF.
(n) Nel bilancio 2008 il programma "Incarico politico", fino a metà anno, è risultato separato per l'ex Ministero delle infrastrutture e l'ex Ministero dei trasporti.
* ex Ministero delle infrastrutture
** ex Ministero dei trasporti

La misurazione dei risultati

La tavola 6 “Indicatori delle risorse e dei risultati per priorit  politiche” richiede la individuazione di indicatori per la misurazione dei risultati conseguiti nell’anno 2009 in rapporto a quelli programmati.

Per la scelta di indicatori significativi per l’attivit  svolta per ciascuna priorit  politica abbiamo utilizzato come fonte sia le note preliminari alla legge di bilancio 2009, che costituiscono lo strumento attraverso il quale il Ministero individua i criteri di formulazione delle previsioni di bilancio, gli obiettivi da raggiungere e gli indicatori che si intendono utilizzare per valutare i risultati, in coerenza con le priorit  politiche, che gli indicatori valorizzati nel monitoraggio SISTRA¹.

In entrambe le rilevazioni   possibile leggere gli indicatori utilizzati per misurare i risultati programmati e quelli conseguiti. Il rapporto tra tali misure fornisce una indicazione dell’efficacia dell’intervento posto in essere.

In particolare per l’anno 2009 abbiamo considerato la priorit  politica “Sicurezza” che viene declinata in 10 obiettivi strategici nella Direttiva del Ministro per l’anno 2009.

PRIORITA’ POLITICA	MISSIONE	OBIETTIVI STRATEGICI
SICUREZZA	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture
		Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico funzionale delle opere
		Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti
	13 Diritto alla mobilit�	Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalit� di trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo
		Regolamentazione gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza nei trasporti
	7 Ordine pubblico e sicurezza	Mantenimento dell’organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security
		Mantenimento dell’organizzazione tecnica e operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare
		Interventi di controllo e vigilanza delle coste
		Attivit� finalizzate alla protezione dell’ambiente marino e alla tutela della biodiversit�
		Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell’ambito dei precipui compiti istituzionali

¹ Il SISTRA   il sistema informativo utilizzato da questa Amministrazione per il controllo strategico. SISTRA - Sistema Informativo per il controllo Strategico consente il monitoraggio dello stato di attuazione della Direttiva annuale mediante la raccolta delle informazioni dei Centri di Responsabilit  Amministrativa e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi. Attraverso un apposito "cruscotto direzionale", il sistema permette di visualizzare graficamente il livello di raggiungimento delle priorit  politiche, degli obiettivi strategici e degli obiettivi operativi.

Di seguito vengono riportati gli indicatori rilevati sia nelle note preliminari a preventivo che nel consuntivo 2009. I dati sono riportati in tre tabelle che individuano tre settori per la priorità politica “Sicurezza”:

A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture

B - Gestione della sicurezza e della mobilità stradale

C - Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Descrizione indicatore	Valore obiettivo PREVENTIVO 2009	Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO 2009
Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture	<i>Messa in sicurezza degli edifici scolastici ai sensi dell'art. 80 c 21 L. 289/2002</i>	Relazione CIPE esiti monitoraggio	si	si
		N. convenzioni stipulate/N. convenzioni da stipulare	60%	60%
		Monitoraggio interventi per la relazione CIPE	si	si
	<i>Analisi e verifica dei progetti degli interventi ferroviari sotto l'aspetto dell'interoperabilità e della sicurezza dell'infrastruttura</i>	Esame progetti	80%	80%
		Monitoraggio interventi	si	si
	<i>Attuazione dell'art. 14 del D.Lgs. n. 81/2008, recante disposizioni per il contrasto del lavoro irregolare e per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori</i>	Acquisizione ed esame di segnalazioni Ministero del lavoro	50%	50%
	<i>Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena</i>	N. di visite periodiche/1090	100%	78%
		Esame progetti	90%	90%
	<i>Realizzazione di interventi strutturali e non strutturali per la messa in sicurezza delle dighe individuate ai sensi del D.L. n. 79/2004 convertito in Legge n. 139/2004 e rivalutazione idrologico idraulica delle dighe ai sensi dell'art. 4 della medesima legge</i>	Istruttoria progetti di ripristino	100%	100%
		Indicatore di realizzazione finanziaria	100%	87%
Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti	Redazione di una bozza unitaria di riordino normativo per il superamento delle criticità nel settore della manutenzione delle dighe e dei grandi invasi	Costituzione gruppo di lavoro	si	si
		Attività di studio finalizzata alla presentazione di una bozza di riordino normativo	si	si
Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale delle opere	<i>Elaborazione di linee guida concernenti il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale delle opere</i>	Costituzione gruppo di lavoro	si	si
		Attività di studio per la presentazione delle linee guida per il collaudo tecnico normativo	si	si

B - Gestione della sicurezza e della mobilità stradale

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Descrizione indicatore	Valore obiettivo PREVENTIVO 2009	Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO 2009
Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo.	<i>Innalzare i livelli di sicurezza del trasporto ferroviario</i>	Rapporto annuale su attività Agenzia nazionale Sicurezza ferroviaria	si	si
	<i>Innalzare i livelli di sicurezza del trasporto stradale</i>	Riparto delle risorse tra gli enti locali	si	si
		Acquisto di attrezzature tecniche	si	si
	<i>Innalzare il livello di osservanza delle disposizioni in materia di circolazione stradale</i>	Creazione banca dati risultati prove revisione	si	si
Regolamentazione gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza nei trasporti	<i>Gestione delle risorse assegnate alle città per migliorare il livello di sicurezza delle metropolitane mediante interventi sugli impianti tecnologici</i>	Rapporto tra Decreti di approvazione progetti da emanare e quelli emanati	1	1
		Rapporto tra Decreti di pagamento agli enti locali da emanare e quelli emanati	1	1
	<i>Statistica finalizzata alla sicurezza nel trasporto</i>	Documento di sintesi	si	si
	<i>Migliorare l'accesso ai dati del Centro Elaborazione Dati Motorizzazione, da parte delle Forze dell'Ordine, per gli accertamenti relativi alla circolazione stradale</i>	Accesso dati patente forze dell'ordine-implementazione delle procedure informatiche	si	si
		Accesso dati veicoli Forze dell'ordine-implementazione delle procedure informatiche	si	si
	<i>Monitoraggio dell'attività svolta in materia di safety e di security con particolare riferimento agli obiettivi di sicurezza individuati nel contratto di programma tra lo Stato e l'Enac</i>	Relazione finale di monitoraggio sulle informazioni sugli obiettivi di sicurezza pervenute	si	si

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

C - Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Descrizione indicatore	Valore obiettivo PREVENTIVO 2009	Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO 2009
Mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security	<i>Controlli di sicurezza sulle navi straniere e sul naviglio nazionale per assicurare, in funzione delle risorse finanziarie disponibili, il rispetto della normativa in materia di Safety e controlli sulle navi e nei porti per garantire, in relazione agli stanziamenti disponibili, la sicurezza nei confronti del terrorismo</i>	controlli/verifiche effettuati a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale	40.000	49.868
		controlli/verifiche effettuati a bordo del 25% delle navi straniere arrivate e soggette a P.S.C. anche ai fini della security	25%	25,80%
		controlli/verifiche effettuati alle port facilities ai fini della security	30.000	43.414
		avviamento operativo di tutti i siti V.T.S. consegnati e favorevolmente collaudati	100%	100%
		personale militare qualificato nel settore mediante specifici corsi di formazione	84	92
Mantenimento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare.	<i>Mantenimento, in funzione delle risorse finanziarie concesse, del grado di efficienza e della prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare allo scopo di garantire in ogni contesto, ivi compresi i fenomeni immigratori clandestini, la salvaguardia della vita umana in mare</i>	giorni di disponibilità operativa, nell'anno, delle unità navali, dei velivoli e dei mezzi terrestri in dotazione al Corpo	284	294
		esercitazioni addestrative effettuate dagli equipaggi	10.000	11.739
		interventi di prevenzione e contrasto eseguiti per emergenza immigrazione clandestina	18.000	16.150
Interventi di controllo e vigilanza delle coste	<i>In relazione alle risorse finanziarie concesse, azioni di controllo lungo le coste per prevenire e reprimere gli abusi sul dominio marittimo e di vigilanza per il corretto svolgimento della navigazione da diporto e l'osservanza delle ordinanze marittime a tutela dei bagnanti</i>	ispezioni demaniali eseguite contro l'abusivismo e per il rispetto delle clausole concessorie	160.000	190.021
		controlli effettuati sulla navigazione da diporto	140.000	158.557
		interventi sulle spiagge e lungo le coste compiuti a tutela dei bagnanti	110.000	133.496
Attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela della biodiversità	<i>In ragione degli stanziamenti concessi, azioni di vigilanza finalizzate alla tutela dell'ambiente marino mediante controlli per la prevenzione degli inquinamenti, per la salvaguardia delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi, nonché controlli sulla filiera di pesca marittima a tutela delle risorse ittiche</i>	ispezioni eseguite in mare e a terra per la lotta all'inquinamento marino	170.000	192.218
		interventi di controllo (missioni) in mare per la tutela delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi	12.500	15.637
		interventi di vigilanza e controllo eseguiti sulla filiera di pesca	160.000	225.422
Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell'ambito dei compiti istituzionali	<i>Organizzazione e svolgimento del "1° FORUM DELLE GUARDIE COSTIERE DEL MEDITERRANEO"</i>	Realizzazione evento	si	si
		realizzazione fase progettuale dell'evento	si	si

E' immediatamente visibile nelle tabelle l'eterogeneità dei dati rilevati: ci sono dati quantitativi, con valori espressi in diverse unità di misura e dati di tipo qualitativo. Per questo è stato necessario normalizzare i dati affinché fossero espressi attraverso misurazioni confrontabili tra loro e consentissero poi di essere aggregati in un indice sintetico. Il rapporto tra il risultato raggiunto e il valore proposto determina un indice di efficacia, che è uguale o superiore a 1, in caso di raggiungimento del risultato prefissato, ovvero inferiore a 1, nel caso contrario. La media semplice di tali rapporti fornisce l'indice sintetico del settore.

Considerati quindi i tre settori sopraindicati abbiamo effettuato una scelta degli indicatori e la sintesi di tutti gli indicatori proposti nelle note preliminari individuando tre indici sintetici indicati nella tavola 6.

Per l'indice **A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture** abbiamo preso in considerazione tutti e tre gli obiettivi strategici.

- Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture
- Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti
- Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale delle opere

In particolare per l'obiettivo strategico "Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture" abbiamo però considerato solo gli indicatori più significativi per caratterizzare la priorità politica "Sicurezza". Pertanto per costruire l'indice sintetico abbiamo scelto i seguenti indicatori:

- Relazione CIPE esiti monitoraggio
- N. convenzioni stipulate/N. convenzioni da stipulare
- Monitoraggio interventi per la relazione CIPE
- Esame progetti
- Monitoraggio interventi
- Acquisizione ed esame di segnalazioni Ministero del lavoro
- N. di visite periodiche/1090
- Esame progetti
- Attività di studio finalizzata alla presentazione di una bozza di riordino normativo
- Attività di studio per la presentazione delle linee guida per il collaudo tecnico normativo

La media dei rapporti tra risultato raggiunto e valore proposto fornisce un indice sintetico pari 0,978.

Per l'indice **B - Gestione della sicurezza e della mobilità stradale** abbiamo considerato tutti i 10 indicatori individuati per gli obiettivi operativi per effettuare una media semplice, che fornisce un valore unitario.

Particolare attenzione va posta agli obiettivi e agli indicatori rilevati per l'indice **C- Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste**. I 5 obiettivi strategici nell'ambito di questo programma, assegnati dal Ministro al Corpo delle capitanerie di porto, risultano pienamente raggiunti.

Per rendere l'indice confrontabile con lo stesso dato dell'anno precedente, abbiamo effettuato la media per i primi 4 obiettivi strategici, così l'indice medio nazionale di efficacia, ottenuto nel 2009, risulta pari a 1,16. Tale valore maggiore dell'unità segnala evidentemente che i risultati raggiunti sono stati in alcuni casi uguali, ma per lo più superiori a quelli previsti in fase di preventivo.

Tale valore medio calcolato sugli stessi 14 indicatori semplici, considerati anche nel 2008, può infatti essere messo a confronto con lo stesso indice pari a 1,36 rilevato nel 2008. Così questa misura evidenzia che pur confermando il pieno raggiungimento di quanto prefissato, pone in risalto la sensibile diminuzione delle attività, come confermato nella "Relazione sull'attività svolta dal Corpo delle capitanerie di porto in ordine agli obiettivi assegnati per l'esercizio finanziario 2009".

Con riferimento all'attività di contrasto al fenomeno dell'immigrazione clandestina, l'obiettivo massimo preventivato in 18.000 interventi, non è stato raggiunto essendosi attestato a 16.150, in ragione delle minori esigenze legate al calo dei flussi.