

Doc. CCVIII

n. 42

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 2010)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(MATTEOLI)

PAGINA BIANCA

INDICE

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i>	5
1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche	»	6
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione	»	11
3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane	»	16
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. I Risultati conseguiti	»	24
5. Nuove metodologie per la misurazione dei risultati dell'azione amministrativa proposte dal Comitato Tecnico scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato	»	107
6. <i>Allegati</i>	»	109

PAGINA BIANCA

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 dagli ex 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 2010, le menzionate linee guida risultano allegate, costituendone parte integrante, alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 aprile 2010 sulla programmazione strategica 2010 delle Amministrazioni responsabili dell'attuazione del Programma di Governo.

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate linee guida, per l'anno 2010, i risultati dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raggiunti con le risorse assegnate e spese nell'anno di riferimento.

Inoltre, nella medesima relazione, come richiesto dalla Ragioneria generale dello Stato, con circolare n.38/2010, attuativa del decreto legge n.185/2008, art. 9, commi 1-ter e 1-quater e del decreto legge n.78/2009, art. 9, comma 1, lettera a), punto3), è stato altresì inserito, in allegato, il rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio allo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle risorse ed evitare la formazione di nuove situazioni debitorie.

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il processo di unificazione dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti, perfezionatosi con la definizione della nuova struttura organizzativa, come disciplinata dai decreti del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 e n. 212, in attuazione delle disposizioni di cui al decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 121, ha segnato un traguardo importante ai fini di garantire una direzione politica unitaria nei settori di competenza, indispensabile per lo sviluppo coordinato dei comparti delle infrastrutture e dei trasporti.

Nell'ottica di perseguimento di tale sviluppo, essenziale per la crescita del Paese nel suo insieme, sono stati individuati, con il "Programma delle infrastrutture strategiche", allegato al documento di Programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2010-2013, i principali indirizzi politico-programmatici da realizzare nel triennio di riferimento, in coerenza con gli orientamenti comunitari di settore.

Al riguardo, il suindicato Programma ha innanzitutto evidenziato, in linea di continuità con il precedente 2009-2012, che l'intero comparto nazionale dell'offerta infrastrutturale e della domanda trasportistica è entrato nella delicata fase recessiva attraversata dall'economia mondiale caratterizzato da tre negatività strutturali, che incidono pesantemente sull'intera economia del Paese e sulla sua capacità competitiva:

- la congestione, la cui incidenza negativa sul sistema logistico è stata calcolata in circa 19 miliardi di euro all'anno, corrispondente al 2,2% del valore della produzione industriale nazionale;
- la saturazione su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi alpini, che nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione per il transito dei mezzi di trasporto;
- la monodalità nell'offerta di trasporto: la ferrovia copre solo l'8% .

Questi tre indicatori, che da oltre venti anni caratterizzano negativamente il nostro sistema logistico, sono causa di una differenza di circa 6 punti percentuali nel costo del trasporto tra il nostro Paese e gli altri Paesi europei; infatti l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto, in Italia, è pari al 22%, mentre negli altri Paesi si attesta intorno al 16%.

Pertanto, al fine di competere con le altre economie europee, il predetto allegato al DPEF 2010-2013 ha sottolineato l'indispensabilità di procedere nell'attuazione del Programma di infrastrutture strategiche avviato con la "Legge Obiettivo", che è stato in qualche caso anticipatore ed in altri parallelo al processo di programmazione dell'infrastrutturazione strategica dello spazio geo-economico europeo, concretizzatosi nel Piano delle Reti TEN-T.

In quest'ottica, il medesimo Programma ha esplicitato la volontà del Governo di "continuare sulla strada dell'infrastrutturazione organica del Paese", nella convinzione che "una simile scelta rappresenta la vera strategia d'uscita dal tunnel di tutte le crisi".

Detta volontà si è concretizzata, soprattutto, nella manovra triennale approvata in materia dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009. La manovra in parola, la prima ad essere inserita nel nuovo contesto federale, con la scomposizione reale delle competenze in capo al territorio e in capo allo Stato centrale, rappresenta un vero salto culturale, in quanto ad essa deve accompagnarsi un diverso monitoraggio delle opere, anche di tipo qualitativo, con relativi indicatori in grado di misurare l'impatto, sulle economie dei territori, dei processi di programmazione infrastrutturali. Il medesimo monitoraggio deve diventare priorità per il Paese ed imporre una nuova lettura della progettualità della "Legge Obiettivo", offrendo alla collettività una visione degli interventi in essa previsti "per famiglie infrastrutturali" in cui domini una comune essenzialità economica, con le relative ricadute sul territorio, sull'occupazione e sul processo di crescita economica.

In tale contesto, il menzionato Programma ha individuato quattro aree tematiche a cui riservare un'attenzione particolare:

- il Mezzogiorno;
- l’Emergenza Abruzzo;
- il Piano Energetico;
- l’EXPO 2015.

Con riferimento al Mezzogiorno, si è prevista la necessità di un’analisi integrale delle azioni ivi attivate, con un doppio ordine di interventi: uno di tipo programmatico, coordinando ed imponendo l’aggiornamento nell’area dei piani di investimento ed uno di tipo più operativo, attribuendo risorse:

- al riassetto della rete metropolitana campana;
- alle reti metropolitane di Palermo e Catania;
- ai nodi urbani di Bari e di Palermo;
- ai sistemi viari sardo, siciliano, calabrese e lucano;
- al collegamento autostradale Termoli-San Vittore;
- alle piastre logistiche di Augusta, Cagliari; Gioia Tauro, Taranto e Brindisi.

Per l’Emergenza Abruzzo, si è individuata l’esigenza di sottoporre a un monitoraggio sistematico le azioni previste:

- sia nell’Atto aggiuntivo all’Intesa generale quadro con la Regione, sottoscritto il 28 maggio 2009, relativamente ai sistemi stradale, ferroviario, portuale e aeroportuale, nonché agli schemi idrici ;
- sia nel decreto legge del 28 aprile 2009, n.39, convertito in legge 24 giugno 2009, n.77.

Riguardo, poi, al Piano Energetico, ferma restando l’esigenza di una comune strategia europea a livello internazionale per far fronte unitariamente alla crescita della domanda e dei prezzi dell’energia, nonché della dipendenza dalle importazioni e dal cambiamento climatico, si è sottolineata l’urgenza per il nostro Paese non solo di proseguire, come detto, nella realizzazione delle infrastrutturazioni energetiche, già inserite nel Piano decennale di cui alla “Legge Obiettivo”, ma anche di attuare interventi rivolti a riequilibrare il rapporto tra sistema dei trasporti e sistema energetico, tenuto conto che l’incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40%. Conseguentemente, si è ribadita l’assoluta necessità, innanzitutto, di convogliare le sinergie degli operatori pubblici e privati interessati per eliminare le congestioni stradali e autostradali attraverso il rilancio delle ferrovie e dell’alta velocità, la promozione dell’uso dei trasporti pubblici ed il potenziamento del trasporto marittimo, in linea, peraltro, con gli orientamenti comunitari di settore.

Circa, poi, la quarta area tematica sopra citata, quella dell’EXPO 2015, considerata la rilevanza mondiale dell’evento e la portata economica per l’area coinvolta e per l’intero territorio nazionale, si è sottolineata la responsabilità di tutti i soggetti coinvolti ad assicurare il massimo dell’impegno nella realizzazione degli interventi previsti in base al cronoprogramma definito dal Commissario straordinario delegato dal Governo per l’attuazione dell’Evento, in particolare per quanto concerne la realizzazione delle opere infrastrutturali viarie, metropolitane, ferroviarie ed annesse, programmate già in sede di “Legge Obiettivo” e rivolte ad ampliare l’offerta dei servizi di trasporto e a superare i vincoli all’accesso sia dell’area espositiva, sia dell’intero sistema territoriale interessato.

Per quanto concerne, poi, gli altri settori di competenza di questo Dicastero, il Programma in parola ha enucleato una serie di ulteriori indirizzi da perseguire, sempre nell’arco triennale di riferimento dello stesso, in accompagnamento al predetto processo di infrastrutturazione organica del Paese, di seguito sinteticamente indicati:

- gli interventi per l’attuazione del Piano Casa, quale prima tessera programmatica di un più ampio progetto di riqualificazione organica delle città attraverso una “Legge Obiettivo” ad hoc, considerato che all’interno delle città si svolge oltre il 70% delle attività del terziario e che, quindi, costituiscono centri vitali per l’economia;

- le politiche di governo del trasporto nelle varie modalità in sintonia con gli orientamenti comunitari. In particolare, in tale comparto, nel solco della continuità con i precedenti anni, sono state individuate quali azioni da perseguire:
- la liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'incremento dell'offerta di tale trasporto, problematiche comuni a tutti i Paesi europei, che richiedono comportamenti di reciprocità e una competizione non limitata all'interno di singoli segmenti della rete ma estesa all'intero sistema comunitario: percorso ancora lungo e difficoltoso ma da affrontare con impegno e costanza per evitare che l'offerta ferroviaria diventi marginale e risponda, al massimo, ad una domanda pendolare o, addirittura, di tipo metropolitano, tenuto conto che, dal 27% del 1975 al 9-8% previsto tra pochi anni, il trasporto su ferrovia risulta ormai ridotto in ambito comunitario di due terzi;
- l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico in ambito urbano: nonostante gli investimenti già disposti dal Governo nelle reti metropolitane e nel trasporto ferroviario regionale, permane l'assoluta emergenza di un'offerta incapace di soddisfare una domanda in continua crescita, con grave indebitamento delle aziende e degli enti locali, con la problematica della liberalizzazione dei servizi ancora in gran parte da affrontare e con gli elevati costi per le collettività sia della congestione che dell'inquinamento atmosferico. La mobilità urbana è ormai un'emergenza di valenza nazionale. La Conferenza unificata Stato Regioni può diventare la sede per identificare un Piano organico attraverso il quale superare il forte indebitamento accumulato e procedere al risanamento gestionale delle aziende, nonché al rinnovo del materiale rotabile su gomma;
- il rilancio dell'offerta portuale e la riconfigurazione strategica complessiva del ruolo dei porti, che consenta agli stessi di "fare sistema" per fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area del Mediterraneo, che è diventato uno dei centri nevralgici della politica e dell'economia mondiale. L'Italia non può perdere l'occasione di svolgere un ruolo chiave nei prossimi anni all'interno del Mediterraneo, come emerge dal Documento "Wider Europe" prodotto dall'Unione Europea nel 2005 e che è a tutti gli effetti il Piano Euromediterraneo. Per questo motivo, il nostro Paese ha proposto all'Unione Europea, che si è espressa favorevolmente al riguardo, di avviare una rivisitazione ed un monitoraggio delle reti TEN ed una contestuale interazione tra il quadro programmatico di dette reti e l'intero sistema Euromediterraneo;
- l'integrazione funzionale delle reti trasportistiche su ferro e su strada con impianti portuali ed interportuali strategici all'interno delle c.d. "Piastre Logistiche": reti e nodi sono il tessuto connettivo che rende economico o diseconomico l'intero "sistema Paese"; non procedere a detta integrazione funzionale significa ritardare la crescita e lo sviluppo economico globale;
- l'incremento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto ed, in particolare, in quella stradale in cui, nonostante i recuperi degli ultimi anni, continuiamo a registrare un livello elevato di mortalità per incidenti stradali, occupando, rispetto agli altri Paesi dell'Unione Europea a 15 Stati, l'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale. Per creare condizioni di ulteriore recupero, occorre, innanzitutto, portare a compimento la riforma del Codice della Strada, aggiornare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, rivedendone i meccanismi attuativi al fine di passare da a fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che un presentino progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana; rafforzare le sedi di coordinamento e confronto sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti; creare un sistema di monitoraggio su tali misure e risultati; migliorare l'educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado;
- l'incentivazione dell'incremento, adeguamento, ampliamento e ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e delle infrastrutture strategiche ad esse connesse, prevedendo la possibilità che l'ENAC e le società di gestione dei grandi aeroporti concordino sistemi di

tariffazione pluriennale orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi e all'adeguata remunerazione del capitale privato.

Ai predetti indirizzi politico-programmatici di settore, si sono, poi, affiancati quelli a valenza generale per tutte le pubbliche amministrazioni, rivolti, in particolare, ad aumentare l'efficienza e la produttività delle strutture pubbliche per contribuire al rilancio della crescita complessiva dell'economia. Tali finalità, secondo le indicazioni del suindicato DPEF 2010-2013 sono da perseguire soprattutto attraverso:

- il rafforzamento dei criteri di premialità, di valutazione dei risultati e di trasparenza, nell'ottica di miglioramento della qualità dei servizi erogati a cittadini e imprese;
- la semplificazione delle procedure e l'innovazione digitale;
- la riduzione dei costi.

In coerenza con il quadro generale di riferimento sopra illustrato, già delineatosi nei documenti preparatori del menzionato DPEF nel quale è stato poi recepito, le priorità politiche di settore da realizzare specificatamente per l'anno 2010, con le relative aree di intervento, sono state determinate con l'atto di indirizzo ministeriale del 25 febbraio 2009, n. 140/3.1, come appresso specificato:

➤ **Priorità politica 1 - Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere**

Aree di intervento:

1. Prosecuzione dell'attività di 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;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici;
3. Prosecuzione delle attività di rilancio dell'edilizia statale. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa" per l'incremento dell'offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le regioni e gli enti locali;
4. Interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013;
5. Riassetto delle Società controllate e degli organismi operanti nei comparti infrastrutturali di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

➤ **Priorità politica 2 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti**

Aree di intervento:

1. Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto, anche al fine di aumentare la competitività fra gli operatori e garantire una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
2. Interventi per il potenziamento e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale;
3. 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 con contestuale potenziamento dei poteri di

vigilanza ministeriali. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;

4. Rafforzamento delle misure tese al rilancio del trasporto aereo, nell'ambito di un Master Plan dell'offerta aeroportuale quale Piano di Impresa Paese nel settore;
5. Riassetto delle Società controllate e degli organismi operanti nei settori dei servizi di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

➤ **Priorità politica 3 – Sicurezza**

Aree di intervento:

1. Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto;
2. Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri;
3. Vigilanza delle coste;
4. Salvaguardia della vita umana in mare.

➤ **Priorità politica 4 - Ammodernamento del Ministero**

Aree di intervento:

1. Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso una crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche;
2. Rafforzamento della comunicazione interna ed esterna; consolidamento della gestione per obiettivi e del sistema informatico per la contabilità analitica per centri di costo;
3. Valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua. Potenziamento dei sistemi di controlli integrati e della valutazione del personale dipendente;
4. Semplificazione amministrativa, finalizzata anche alla riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie. Diffusione delle buone prassi tra gli uffici.

Per l'attuazione delle predette priorità politiche, con la direttiva ministeriale per l'attività amministrativa e la gestione del 4 gennaio 2010, n. 01/3.1/SECIN, sono stati, **poi**, 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 2010, 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- Esercizio finanziario 2010" elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, risultano, nel complesso, rispettivamente, n. 8 e n. 22, come di seguito specificato, riportando la numerazione con la quale risultano contraddistinti nel bilancio dell'anno di riferimento:

- Missione 4 "*L'Italia in Europa e nel mondo*", condivisa con i Ministeri dell'istruzione, dell'università e della ricerca, degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, comprendente un solo programma:
 - ✓ Programma 4 "*Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica*" finalizzato alla realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero.
- Missione 7 "*Ordine pubblico e sicurezza*", condivisa con i Ministeri dell'interno, dell'economia e delle finanze, delle politiche agricole, alimentari e forestali. Anche 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;
 - la salvaguardia della fauna marina mediante regolamentazione e controllo delle attività di pesca;
 - il controllo del demanio marittimo;
 - il concorso in soccorsi per disastri naturali;
 - la gestione amministrativa, il reclutamento e la 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.

- ✓ *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 le 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”* relativo:
 - al contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.);
 - agli interventi in materia di infrastrutture ferroviarie locali e nazionali.
- ✓ *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:
 - la 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 sanitaria;

➤ *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 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 di competenza del 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, etc.).
- *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.

3. 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, 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.

In particolare, nelle more della piena attuazione delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25 e di cui al DPCM del 19 novembre 2010, che hanno previsto la riduzione degli uffici di livello dirigenziale non generale e delle relative dotazioni organiche, l'articolazione delle predette strutture dipartimentali del Ministero, nel 2010, è rimasta inalterata rispetto alle previsioni di cui al citato DPR. n. 211/2008. In base a tali previsioni, le medesime strutture sono articolate come di seguito specificato.

Il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, a livello centrale, comprende:

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.

Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, a livello centrale, include:

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, specificatamente, l'organizzazione delle strutture di 2° livello, ossia degli uffici di livello dirigenziale non generale sia dell'articolazione centrale che periferica del Ministero, si precisa che la stessa, già disciplinata con decreto ministeriale del 2 aprile 2009, n. 307, in attuazione del citato DPR n. 211/2008, risulta in corso di modifica, a seguito della riduzione, come già specificato, di detti uffici e delle relative dotazioni organiche determinata con il suindicato DPCM del 19 novembre 2010, in attuazione del richiamato art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25. Tale DPCM, infatti, ha previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, da emanare ai sensi dell'art. 4, comma 4, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, provvede all'individuazione ed alla definizione dei compiti degli uffici e dei posti di funzione di livello dirigenziale non generale, nonché alla loro distribuzione nelle strutture di livello dirigenziale generale in cui si articola l'amministrazione, nella misura corrispondente al contingente numerico dei dirigenti di seconda fascia, come stabiliti, in riduzione, nel medesimo DPCM. Il decreto ministeriale in questione, di modifica del precedente del 2 aprile 2009, n. 307, è stato adottato in data 29 aprile 2011 ed è in corso di registrazione presso i competenti organi di controllo.

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 del Ministero 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) predisporre 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.

Circa, poi, le risorse umane da adibire al funzionamento delle articolazioni centrali e periferiche del Ministero unificato, si precisa che la dotazione organica prevista, ai sensi dell'art. 14 del DPR n. 211/2008, nella tabella A allegata al medesimo decreto, è stata modificata, in riduzione, sia in relazione al personale dirigenziale di livello non generale che in relazione al personale non dirigenziale, con il menzionato DPCM del 19 novembre 2010, in attuazione, dell'art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25. A seguito di tale modifica, la nuova dotazione organica del Ministero risulta determinata in complessive 9.514 unità così suddivise:

- n. 298 unità dirigenziali, di cui n. 47 di I fascia e n. 251 di II fascia;
- n. 9.216 unità di personale delle Aree funzionali, di cui n. 3359 di Area III, n. 5.088 di Area II e n. 769 di Area I.

L'ulteriore ripartizione dei contingenti di personale, come sopra determinati, nelle strutture centrali e periferiche in cui si articola l'Amministrazione, nonché, nell'ambito delle Aree prima, seconda e terza, in fasce retributive e profili professionali, in base a quanto previsto dal medesimo DPCM del 19 novembre 2010, è da determinarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare al termine della procedura di individuazione dei profili professionali di cui all'art. 7, comma 3, del CCNL del comparto Ministeri sottoscritto il 14 settembre 2007.

Rispetto alla predetta dotazione organica, il personale addetto alle strutture centrali e periferiche del Ministero, ossia in effettivo servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, è risultato in totale, nel 2010, di 8.752 unità così suddivise:

- n. 267 unità dirigenziali, di cui n. 47 di I fascia e n. 220 di II fascia;
- n. 8.485 unità di personale delle Aree funzionali, di cui n. 2890 di Area III, n. 4843 di Area II e n. 752 di Area I.

Al riguardo si allegano:

- 1) il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero ai sensi del suindicato DPCM del 19 dicembre 2010, nonché del personale addetto, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nel medesimo anno 2010, alle strutture centrali e periferiche dello stesso

Ministero (tav. 2), con la precisazione che i dati relativi sono in corso di elaborazione ai fini del conto annuale 2010 e, pertanto, suscettibili di minime 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 2009 e da dati in corso di elaborazione e suscettibili di qualche scostamento ai fini del Conto annuale 2010 (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 4 gennaio 2010, n. 01/3.1/SECIN sono stati fissati, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dall'atto di indirizzo del 25 febbraio 2009, n. 140/3.1, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno 2010, 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 2010, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2009 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza con quelle previste per il 2011 e il 2012 (tav. 5). In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2009 e il 2010, da tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato;
- per il 2011 e il 2012 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e bilancio pluriennale per il triennio 2011-2013 (legge 13 dicembre 2010, n. 221).

Confrontando, nell'insieme, i dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2010 con quelli dell'esercizio finanziario 2009, emerge che:

- La missione "L'Italia in Europa e nel mondo", comprendente il solo programma "Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica" e istituita in sede di variazione del bilancio 2009 del Ministero, registra un aumento di circa 3 milioni di euro.
- La missione "Ordine pubblico e sicurezza", comprendente il solo programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", risulta in aumento di circa 108,5 milioni di euro. In proposito, è però da evidenziare che, nell'ambito del programma in parola, a fronte di detto aumento dovuto agli incrementi per gli investimenti destinati alla realizzazione del sistema V.T.S. (Vessel Traffic Service) e ai nuovi e maggiori compiti in materia di gestione dei sistemi di monitoraggio del traffico marittimo, nonché agli incrementi per le spese destinate al sostegno per l'alta formazione del personale relativo al settore della nautica da diporto, si è registrato, a partire dal 2009, un taglio di circa il 30% delle spese per consumi intermedi, che ha determinato le difficoltà operative indicate in corrispondenza degli obiettivi strategici correlati al programma suindicato.
- La missione "Diritto alla mobilità", comprendente 7 programmi, ha subito complessivamente una riduzione di circa 392,7 milioni di euro. I programmi maggiormente penalizzati risultano:
 - "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", con un "taglio" di circa 285,7 milioni di euro;
 - "Sviluppo e mobilità locale", con un taglio di circa 136,7 milioni di euro.Seguono:
 - "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo e "Gestione della sicurezza e della mobilità stradale", con un taglio per ciascuno degli stessi di circa 34,8 milioni di euro.Il "taglio minore" è stato subito dal programma:
 - "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", che registra una riduzione di circa 6,7 milioni di euro.Nell'ambito della medesima missione "Diritto alla mobilità" registrano, invece, maggiori dotazioni, rispetto al 2009, i programmi:
 - "Logistica ed intermodalità nel trasporto", con un aumento di circa 100,7 milioni di euro e
 - "Sistemi portuali, con un aumento di circa 5,3 milioni di euro.
- La missione "Infrastrutture pubbliche e logistica", comprendente anch'essa 7 programmi, risulta complessivamente in aumento di circa 724,3 milioni di euro.

Nell'ambito della stessa missione, i programmi che hanno beneficiato dei maggiori aumenti di stanziamento sono nell'ordine:

- "Edilizia statale e interventi speciali, con un aumento di circa 479,2 milioni di euro;
- "Opere strategiche", con un aumento di circa 295 milioni di euro;
- "Sistemi stradali, autostradali e intermodali", con un aumento di circa 162,3 milioni di euro;
- "Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture, con un aumento di circa 1,4 milioni di euro;
- "Infrastrutture portuali ed aeroportuali", con una riduzione di circa 72.000 euro.

Risultano, invece, in diminuzione i programmi "Sistemi ferroviari", con una riduzione di circa 139,7 milioni di euro e "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici", con una riduzione di circa 73,9 milioni di euro.

- La missione "Ricerca e innovazione", comprendente il solo programma "Ricerca nel settore dei trasporti", già dotata di stanziamenti esigui nel 2009, è stata ridotta di circa 3,8 milioni di euro;
- La missione "Casa e assetto urbanistico", comprendente 2 programmi, è quella che ha subito maggiori "tagli" negli stanziamenti. Complessivamente, detti "tagli" ammontano a circa 1.405,6 milioni di euro. In particolare, il programma "Politiche abitative" ha subito una riduzione di stanziamenti di circa 1033,8 milioni di euro, mentre il programma "Politiche urbane e territoriali" ha subito un "taglio" di circa 371,8 milioni di euro.
- La missione "Fondi da ripartire", comprendente il solo programma "Fondi da assegnare, registra, a sua volta, una riduzione di 294,1 milioni di euro.
- La missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche", comprendente 2 programmi, ha subito anch'essa una riduzione complessiva di circa 102,7 milioni di euro, di cui circa 100,4 milioni risultano in detrazione al programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza" e circa 2,2 milioni di euro al programma "Indirizzo politico".

In ordine, poi, 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:

- ✓ ***"Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali"***
- ✓ ***"Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie"***
- ✓ ***"Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche"***

I tre obiettivi sopra specificati sono tutti correlati, nell'ambito della missione "Infrastrutture pubbliche e logistica", al programma di bilancio "Opere strategiche" e, nell'ordine, rispettivamente, ai programmi "Sistemi stradali, autostradali e intermodali", "Sistemi ferroviari", "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici. Pertanto, di seguito, si riferirà, prima, in ordine al programma comune e, poi, in ordine a quelli specifici di ciascun settore interessato.

Il programma "Opere strategiche" 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, che prevede una molteplicità di interventi sui principali corridoi stradali e ferroviari, sui tre valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero, sui

sistemi urbani, sugli schemi idrici del Mezzogiorno, sulla difesa della laguna veneta, è stato modificato e integrato.

In particolare, i costi totali del Programma, con delibera CIPE n.130/2006, sono stati rideterminati in aumento dai predetti 125,9 a 174,3 miliardi di euro e, da ultimo, con delibera CIPE n.181/2010, a 233,1 miliardi di euro, con integrazione delle opere nello stesso incluse. Con quest'ultima delibera, il CIPE ha in sostanza espresso parere favorevole in ordine all'Allegato 8 "Infrastrutture" della Decisione di finanza pubblica 2011-2013 e ha deliberato l'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, già aggiornato con la menzionata delibera n.130/2006, con gli ulteriori interventi indicati nell'allegato 1 della nuova delibera.

Come specificato nel predetto Allegato "Infrastrutture", che tratteggia le linee della politica economica e finanziaria da perseguire nel settore, per l'arco temporale di riferimento 2010-2013, l'anno 2010 è da ritenersi un anno "cerniera" tra il decennio precedente 2001-2010 e il decennio successivo 2010-2020.

In particolare, il passato decennio risulta caratterizzato da una ripresa eccezionale degli investimenti nel settore, come testimoniato da due dati: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese solo 7 miliardi di euro, dal 2002 al 2010 sono stati approvati progetti, appaltate e cantierate opere per un valore globale di circa 68 miliardi di euro.

Fino al 2002, il parco progetti relativo alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10% del Programma Infrastrutture Strategiche nel suo complesso, approvato con la delibera CIPE n. 121/2001; la parte restante era costituita, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. Al 2010, il parco progetti supera la soglia del 75% del Programma, come rivisitato con la delibera CIPE n. 130/2006. Al medesimo anno, durante questa Legislatura, si è riusciti, a far progettare, istruire e sottoporre all'approvazione del CIPE, interventi per un valore globale di circa 45 miliardi di euro.

Nello specifico, è da sottolineare che interventi che fino a due anni prima erano solo atti progettuali, al 2010 risultano progetti approvati dal CIPE, in molti casi cantierati, in alcuni casi finiti. Al riguardo, l'Allegato "Infrastrutture" sopra specificato indica sinteticamente i risultati conseguiti, alla data di approvazione dello stesso in Consiglio dei Ministri, in ordine ad alcuni tra i più importanti di detti interventi, come di seguito riportato:

Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero	Non solo il CIPE ha approvato il progetto ma è stato realizzato un tunnel pilota lungo 10 Km
Il passante di Mestre	Completato
La BreBeMi	Lavori cantierati
La Pedemontana lombarda	Una parte dei lavori già cantierati e per una seconda parte è in corso la gara
Nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino - Lione (opera inserita nella Legge Obiettivo)	Si dispone finalmente del progetto da sottoporre entro ottobre al CIPE e sono in corso i sondaggi.
Asse ferroviario AV Milano – Genova. Terzo valico dei Giovi	In corso l'affidamento dei lavori. Si realizza un valico con una galleria di 39 Km che consente al porto di Genova di interagire con il retroporto.
Asse ferroviario AV Milano – Verona	In corso l'affidamento dei lavori. Si annulla in tal modo la saturazione oggi presente sui collegamenti ferroviari tra Milano e Venezia. Si rende fluido il Corridoio 5.
Gronda ferroviaria di Genova	In corso lavori per oltre 700 milioni di €

L'asse autostradale CISA	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
La Variante di Valico autostradale	È in avanzata fase di realizzazione
L'asse autostradale Livorno-Civitavecchia	È stato approvato il progetto dal CIPE ed è stato cantierato un primo lotto
La terza corsia raccordo anulare di Roma	Completato al 90%
Asse autostr. Salerno – Reggio Calabria	Aperti cantieri per oltre 6 miliardi di €
La Strada Statale Ionica	Il CIPE ha approvato interventi per circa 1,7 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 800 milioni di €
L'asse autostradale Palermo - Messina	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa	Completato
Nodo ferroviario di Palermo	Sono in corso i lavori per oltre 900 milioni di €
L'autostrada Ragusa – Catania	È in corso la gara per l'affidamento della concessione.
L'asse ferroviario Pontremolese	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
Le reti metropolitane di Milano	Praticamente sono stati approvati dal CIPE le tratte M1, M2, M3, M4, M5. Per M4 è in corso la gara e per M5 si stanno affidando i lavori
Le reti metropolitane di Roma	La Linea C è stata approvata dal CIPE e sono in corso i lavori su oltre il 60% del percorso. La linea B1 sarà completata entro il 2011.
La metropolitana di Brescia	Sono in corso i lavori. L'avanzamento è di oltre il 70%
Le reti metropolitane di Napoli	Sono in corso lavori per oltre 2,8 miliardi di €
Le reti metropolitane di Catania	Sono stati approvati dal CIPE e sono in corso interventi per oltre 200 milioni di €
Il Mo.SE.	Approvato dal CIPE oggi ha un avanzamento di oltre il 70%
Il Ponte sullo Stretto	Sono partite le opere a terra ed entro la fine del corrente anno disporremo del progetto definitivo
Schemi idrici del Mezzogiorno	Sono appaltati e/o cantierati interventi per oltre 1,6 miliardi di €

Peraltro, si evidenzia che sul valore complessivo del programma così come si è evoluto in 10 anni, pari, come detto, a circa 231 miliardi di euro, il valore del deliberato CIPE (c.d. "perimetro CIPE") ha raggiunto l'importo di circa 130 miliardi di euro, con una copertura finanziaria di circa 89,2 miliardi di euro ed un fabbisogno residuo di 142,7 miliardi di euro. Delle risorse disponibili la quota privata è pari a 36 miliardi di euro. Il valore, poi, delle opere ubicate nel Mezzogiorno sul menzionato valore complessivo di 231 miliardi di euro è pari a circa 84 miliardi di euro (oltre il 36%, mentre fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'8%).

Ciò premesso, si sottolinea che nel citato documento programmatico di settore, al quale si rinvia per un quadro esaustivo in materia, è possibile rinvenire:

- ◆ l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche, con tutti gli interventi di cui alle citate delibere CIPE n. 121/2001 e n. 130 del 2006;
- ◆ l'elenco delle opere da finanziare o avviare nel triennio 2010-2013;
- ◆ l'elenco delle opere già ultimate, finanziate o avviate, di quelle a prevalente valenza regionale e di quelle ad avanzamento progettuale insufficiente;
- ◆ l'elenco delle opere a prevalente valenza regionale realizzabili entro il 2013, che potranno essere avviate in presenza di adeguato finanziamento regionale;
- ◆ lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE;
- ◆ i progetti presso la Struttura tecnica di missione in avanzata fase istruttoria.

Circa, poi, il programma di bilancio "Opere strategiche", al quale afferiscono le attività per la realizzazione delle infrastrutture in parola, nel rinviare alla tav. 5 allegata per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti (spese di cassa) relativi all'anno 2010, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione di detta tavola, emerge che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 93,12;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 93,71;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 37,53.

Passando ad illustrare le attività poste in essere nel 2010, facenti capo agli ulteriori programmi di bilancio correlati agli obiettivi in esame, si precisa quanto segue.

" Sistemi stradali, autostradali e intermodali "

Tra le principali azioni perseguite nell'anno di riferimento, si evidenziano:

- ❖ Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso, da parte delle competenti strutture ministeriali, in ordine alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione affidate all'ANAS, alle Concessionarie autostradali vigilate da IVCA/ANAS ed agli Enti pubblici, ai fini del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali;
- ❖ Elaborazione, in collaborazione con il Ministero dell'economia e delle finanze, dello schema di DPCM, con il quale, in attuazione dell'art. 15, comma 1, del decreto legge n. 78/2010 convertito, con modificazioni dalla legge n. 122/2010 e successive modifiche, sono stabiliti "criteri e modalità per l'applicazione entro il 30 aprile 2011 del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.a., in relazione ai costi di investimento e di manutenzione straordinaria oltre che quelli relativi alla gestione, nonché l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio";
- ❖ Cura dell'istruttoria per l'adozione del D.P.C.M. del 25 giugno 2010 che, in attuazione dell'art.15, comma 2, del medesimo decreto legge n. 78/2010, ha individuato le stazioni di esazione delle autostrade a pedaggio assentite in concessione, che si interconnettono con le autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta ANAS, presso le quali, a decorrere dal 1° luglio 2010 e fino alla data di applicazione dei pedaggi di cui allo stesso art. 15, comma 1, si applica la maggiorazione tariffaria forfettaria di un euro per le classi di pedaggio A e B e di due euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, IVA esclusa. Tali maggiorazioni, in base alla norma di riferimento, non devono comunque comportare un incremento superiore al 25% del pedaggio altrimenti dovuto. Al riguardo, si precisa che, seguito dei ricorsi proposti da diversi Enti locali dinanzi agli organi di giustizia amministrativa, il predetto D.P.C.M. è stato sospeso, con ordinanze cautelari confermate in appello;

- ❖ Svolgimento della complessa istruttoria finalizzata, in attuazione degli artt. 2, comma 202, della legge n.191/2009 e 47, comma 1, lettera a), del richiamato decreto legge n. 78/2010, di modifica dell'art. 8 – duodecies del decreto legge n. 59/2008, convertito dalla legge n.101/2008, a sottoporre al CIPE, per le prescrizioni di competenza, i seguenti atti convenzionali tra ANAS S.p.A e relative società concessionarie:
1. Autostrada dei Fiori (sottoscritta in data 2.9.2009);
 2. S.A.L.T. (sottoscritta in data 2.9.2009);
 3. Autocamionale della CISA S.p.A. (sottoscritta in data 03/03/2010);
 4. S. A. V. (sottoscritta in data 2.9.2009);
 5. S. I. T. A. F. (sottoscritta in data 22.12.2009);
 6. Tangenziale di Napoli S.p.A. (sottoscritta in data 29.07.2009);
 7. S. A. T. - Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (sottoscritta in data 11.03.2009).
 8. R.A.V. - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A. (sottoscritta in data 29.12.2009);
 9. Strada dei Parchi S.p.A. (sottoscritta in data 18.11.2009).
 10. Società Autostrade Meridionali S.p.A. (sottoscritta in data 29.07.2009);
 11. Torino – Savona S.p.A. (sottoscritta in data 18.11.2009);
 12. Atto Aggiuntivo alla convenzione unica di Autovie Venete S.p.A. (sottoscritto in data 18.11.2009).

In proposito, si fa presente che, nelle sedute del 13 maggio e del 22 luglio 2010, il CIPE ha formulato, con apposite delibere, il proprio parere, con prescrizione, in ordine ai suddetti schemi di convenzione. Nei mesi di novembre e dicembre 2010, l'ANAS, in attuazione di quanto disposto dalla normativa sopra richiamata ha sottoscritto con le menzionate concessionarie gli atti di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE rendendo, di fatto, efficaci i relativi schemi di convenzione. Inoltre, nel mese di novembre 2010, lo schema di convenzione unica sottoscritto tra la società ANAS e la concessionaria "Brescia-Verona-Vicenza-Padova" S.p.A in data 30 luglio 2010, per procedere al riequilibrio del piano economico finanziario, è stato sottoposto all'attenzione del CIPE che ha espresso, in merito, parere, con prescrizioni, nella seduta del 18 novembre 2010, con delibera in corso di registrazione presso la Corte dei Conti;

❖ Prosecuzione degli interventi per l'attuazione della normativa che prevede la possibilità di costituire società miste ANAS S.p.A e Regioni alle quali trasferire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore attribuiti all'ANAS, al fine della realizzazione di infrastrutture autostradali, previste dagli strumenti di programmazione vigenti. La norma che ha previsto inizialmente tale possibilità è contenuta nell'art.1, comma 979, della legge n. 296/2006 (legge finanziaria per il 2007), che ha disposto che "le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS S.p.A. per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano, delle tangenziali esterne di Milano, sono trasferite da ANAS S.p.A. medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato". Successivamente, la legge finanziaria per il 2008 ha concesso la facoltà di costituire dette società miste a tutte le Regioni (art. 2, comma 289, della legge finanziaria 244/2007). La medesima legge (art. 2, comma 290) ha previsto anche la costituzione della Società mista ANAS/Regione Veneto per la gestione del "Passante Autostradale di Mestre". In attuazione della predetta normativa sono state costituite le seguenti Società miste tra l'ANAS e le Regioni:

- Società "Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A." – CAL partecipata dall'ANAS e dalla "Infrastrutture Lombarde" S.p.A. (di proprietà della Regione Lombardia e da essa interamente partecipata) per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, costituita nel 2007.

Nel 2010, al fine di regolare il rapporto di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la predetta Società CAL con modalità analoghe (per quanto applicabili) a quelle operanti tra Ministero ed ANAS S.p.A., si è provveduto alla stipula, tra lo stesso Ministero e la società CAL, di un atto ricognitivo della convenzione di concessione vigente con ANAS;

- Società "Autostrada del Molise S.p.A." partecipata dall'ANAS e dalla Regione Molise, costituita nel 2008 per la realizzazione e gestione di infrastrutture autostradali ed, in particolare, dell'autostrada A 14-A1 Termoli-San Vittore. Nel 2010, la competente struttura ministeriale ha posto in essere l'attività propedeutica alla stipula di un atto ricognitivo della convenzione di concessione vigente tra il Ministero ed ANAS S.p.A., al fine di regolare con modalità analoghe (per quanto applicabili) anche il rapporto di concessione con la Società "Autostrada del Molise S.p.A.";

- Società "Concessioni Autostradali Venete S.p.A." – CAV, partecipata dall'ANAS e dalla Regione Veneto, costituita nel 2008 per il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova, quest'ultima precedentemente affidata alla società Autostrada Padova-Venezia S.p.a. La Società, inoltre, conformemente a quanto disposto dalla delibera CIPE del 26 gennaio 2007, ha come fine il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti sulla rete viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- Società "Autostrade del Lazio S.p.A." partecipata dall'Anas e dalla Regione Lazio, costituita nel 2008 per il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento della concessione per la realizzazione del progetto integrato Corridoio intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna Valmontone, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale. Alla società è demandato l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai soci;

- Società "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A."- CAP partecipata dall'ANAS e dalla Regione Piemonte, costituita nel 2008 per il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione della Tratta Biella-A26 Casello di Romagnano-Ghemme della Pedemontana Piemontese di sezione autostradale, della Tratta autostradale Biella-A4 Torino-Milano casello di Santhià della Pedemontana Piemontese, dell'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche a Torino, della tangenziale autostradale est di Torino, del Raccordo autostradale Strevi-Predosa, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale;

❖ Partecipazione ai processi di formazione e recepimento delle normative comunitarie di settore. In particolare, la competente struttura ministeriale ha seguito:

- l'ultimazione della procedura per il recepimento della direttiva 1999/62/CE, cosiddetta *Eurovignette*, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibito al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Lo schema di decreto legislativo di recepimento della citata direttiva, predisposto in sede ministeriale, è stato definitivamente approvato dal Consiglio dei Ministri del 13 gennaio 2010 e pubblicato con gli estremi di decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, sulla G.U. del 9 febbraio 2010, n. 32;

- il coordinamento dell'attività volta alla predisposizione dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/96/CE, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 13 dicembre 2010 e trasmesso alla Presidenza del Senato in data 16 dicembre 2010 per l'acquisizione dei previsti pareri in sede parlamentare. La definitiva approvazione del provvedimento in Consiglio dei

Ministri ha avuto luogo il 10 marzo 2011 ed è stato pubblicato con gli estremi di decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sulla G.U. dell'8 aprile 2011, n. 81;

- le problematiche per l'attuazione della decisione della Commissione 2009/750/CE del 6 ottobre 2009, correlata alla direttiva n. 2004/52/CE, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici. In attuazione della citata decisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 458 del 6 luglio 2010 (pubblicato sulla G.U. n. 228 del 29 settembre 2010) sono stati istituiti i registri nazionali elettronici dei settori e dei fornitori del Servizio Europeo di Telepedaggio, pubblicati sul sito internet del Ministero;
- le trattative che hanno condotto a risoluzione positiva n. 6 procedure di infrazione per violazione della normativa europea di settore, provvedendo ad azzerare totalmente il contenzioso comunitario della materia fin dal mese di febbraio 2010;
- il processo di revisione della rete stradale transeuropea, in linea con il nuovo approccio metodologico indicato nelle linee guida fornite dalla Commissione Europea e consistente in una pianificazione articolata su due distinti livelli identificati, rispettivamente, nella "*comprehensive network*" e nella "*core network*". Da tale processo è derivata l'individuazione di una serie di nuove infrastrutture stradali necessarie per un miglioramento funzionale della "*comprehensive network*", anche in relazione alle altre modalità di trasporto;

❖ gestione delle risorse finanziarie di competenza per la realizzazione di infrastrutture stradali, autostradali e intermodali.

In ordine, poi, al quadro finanziario del Programma di bilancio "Sistemi stradali, autostradali e intermodali", nel rinviare alla tav. 5 allegata per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti ad esso relativi, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 66,90;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 47,26;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 32,55.

"Sistemi ferroviari"

Nell'ambito degli interventi prioritari in materia si rammentano:

- ❖ Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle seguenti opere infrastrutturali affidate a RFI, già finanziate ed in corso di esecuzione:
 - Nodo di Palermo;
 - Potenziamento infrastrutture Voltri-Brignole;
 - Variante di Gozzano;
 - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio;
 - Potenziamento infrastrutturale raccordo Garfagnana e raddoppio Solignano-Fornovo
 - Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara; sagoma gabarit C galleria Direttrice Adriatica (interventi galleria Castellano e Cattolica);
 - Raddoppio Bari-Taranto
 - Realizzazione quadruplicamento - Porta Susa Stura;
 - Raddoppio Messina-Siracusa tratta Catania O.- Catania C. e tecnologie direttrice;
- ❖ Gestione, monitoraggio e controllo degli investimenti in infrastrutture ferroviarie del Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Allo scopo, Rete Ferroviaria Italiana - per gli effetti che le derivano dall'Atto di Concessione siglato nel 2000 tra il Ministero dei trasporti e Ferrovie dello Stato - in quanto gestore, è tenuta a definire, programmare e

realizzare gli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti e delle linee ferroviarie, nonché alla loro messa in sicurezza. Lo strumento di programmazione degli investimenti pubblici è il Contratto di Programma attraverso cui vengono ratificati:

- gli interventi e le opere da realizzare;
- il loro ordine di priorità;
- il costo degli interventi e delle opere;
- le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

Il Contratto di Programma è definito sulla base di studi, valutazioni e proiezioni continuamente aggiornati. Tali analisi danno conto delle esigenze di investimento, ne verificano la redditività e ne quantificano i costi e i tempi di realizzazione. Inoltre, mettono a confronto i costi di gestione della rete derivanti dall'attivazione delle opere realizzate grazie agli investimenti previsti con la situazione derivante dall'ipotesi di non procedere con gli investimenti. Per gli interventi di maggiore rilevanza strategica sono elaborate analisi di costi/benefici che valutano gli impatti ambientali e sociali generati dalle nuove opere ferroviarie sulla ripartizione modale del sistema dei trasporti.

A ottobre 2007 è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2007-2011 e, successivamente, sono stati stipulati i vari aggiornamenti, con risorse stanziare a copertura sia dalle leggi finanziarie, sia dalle delibere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica. L'ultima del 18.11.2010 prevede, tra gli altri interventi, ben 16,2 Mld. di euro per le grandi opere ed infrastrutture ferroviarie strategiche del Paese, necessarie alla ripresa economica, allo sviluppo del sistema Paese ed alla sua modernizzazione:

- Tunnel di base del Brennero 6,2 Mld. €
- AV / AC Milano – Verona 3,8 Mld. €;
- AV / AC Milano – Genova (valico dei Giovi) 6,2 Mld. €
- AV / AC Torino – Lione 143 M. €;
- Area Metropolitana di Bari 29 M. €;
- Piastra logistica di Taranto 33 M. €.

Tra i principali obiettivi del Contratto vi sono, inoltre, il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative alla realizzazione di interventi di:

- manutenzione straordinaria per il miglioramento e l'upgrading della rete e delle stazioni;
 - adeguamento a nuovi obblighi di legge anche per l'adeguamento delle gallerie ferroviarie e la messa in sicurezza delle linee ferroviarie;
 - potenziamento delle tecnologie per la sicurezza e l'efficientamento della circolazione sulla rete, inclusi gli interventi per l'incremento della capacità;
 - completamento del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (nel corso della legislatura sono state aperte le tratte Novara-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Napoli-Salerno ed è stata avviata la stazione Roma Tiburtina);
 - sviluppo della rete convenzionale, inclusi raddoppi e quadruplicamenti di linea;
 - ammodernamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane, dei porti e delle linee afferenti i corridoi europei;
 - riassetto urbanistico e viario delle aree interessate dalle opere;
 - il ripristino ambientale, tramite la risistemazione delle aree interessate dai lavori, la mitigazione dell'impatto idrogeologico ed il controllo del rumore;
 - la tutela e valorizzazione dei beni storico-archeologici interferiti;
- ❖ Adozione delle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e loro progressiva applicazione, anche attraverso l'attività normativa di recepimento delle relative direttive comunitarie (si richiamano, al riguardo i decreti legislativi nn. 191/2010, 125/2010, 35/2010, 15/2010, la legge 88/2009). Dette STI tendono a creare un'omogeneizzazione e standardizzazione dei requisiti tecnici minimi dei sottosistemi ferroviari in tutta Europa.

L'applicazione corretta e controllata delle STI riguarda, da un lato, tutti i nuovi grandi Progetti ferroviari transfrontalieri e nazionali (ovvero rientranti nelle c.d. TEN-T), dall'altro, gli interventi di adeguamento sostanziale delle linee esistenti.

I presupposti base in materia sono la competitività e la sicurezza della modalità ferroviaria. La complessa tematica mette in gioco molteplici aspetti infrastrutturali, tecnologici, gestionali e organizzativi, che il Ministero ha seguito, monitorato e controllato nel corso della Legislatura;

❖ **Prosecuzione delle opere per l'ampliamento dell'Alta Velocità – Alta Capacità (AV/AC)**

Uno degli obiettivi principali perseguito attraverso gli interventi fondamentali relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità è il riequilibrio del sistema dei trasporti italiano oggi fortemente squilibrato a favore della strada. L'AV/AC rappresenta la punta di diamante dell'offerta infrastrutturale ferroviaria che, lungo gli itinerari di maggior traffico, accompagna importanti interventi di riorganizzazione trasportistica e di riqualificazione delle aree attraversate: nuove stazioni, servizi ferroviari regionali e metropolitani, itinerari dedicati alle merci.

Le opere sono realizzate con gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2007-2011 e sono poste in essere da parte delle Ferrovie dello Stato (oggi F.S. S.p.A.) e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), anche per il tramite della società Italferr SpA.

Attualmente la rete AV/AC italiana in esercizio copre circa 1.000 Km.

La rete si estende lungo la direttrice Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, alla quale andranno aggiunti circa 200 km della tratta Milano-Venezia (che ha delle tratte già in funzione ed altre in realizzazione). A tale nuova direttrice si affiancherà, successivamente, ad est la linea Venezia-Trieste, e ad ovest la linea Torino-Lione, per il completamento del Corridoio V – Progetto Prioritario n. 6 (in particolare, sulla direttrice Torino-Lione, l'ultima delibera CIPE in materia del 18.11.2010 ha previsto 143 Mln. di Euro per la realizzazione del cunicolo esplorativo de La Maddalena, mentre il Contratto di Programma 2007-2011 – aggiornamento 2009 firmato in data 23.12.2010 ha previsto 104 Mln. di Euro per l'adeguamento della linea storica e 688 Mln. di Euro per il Nodo di Torino).

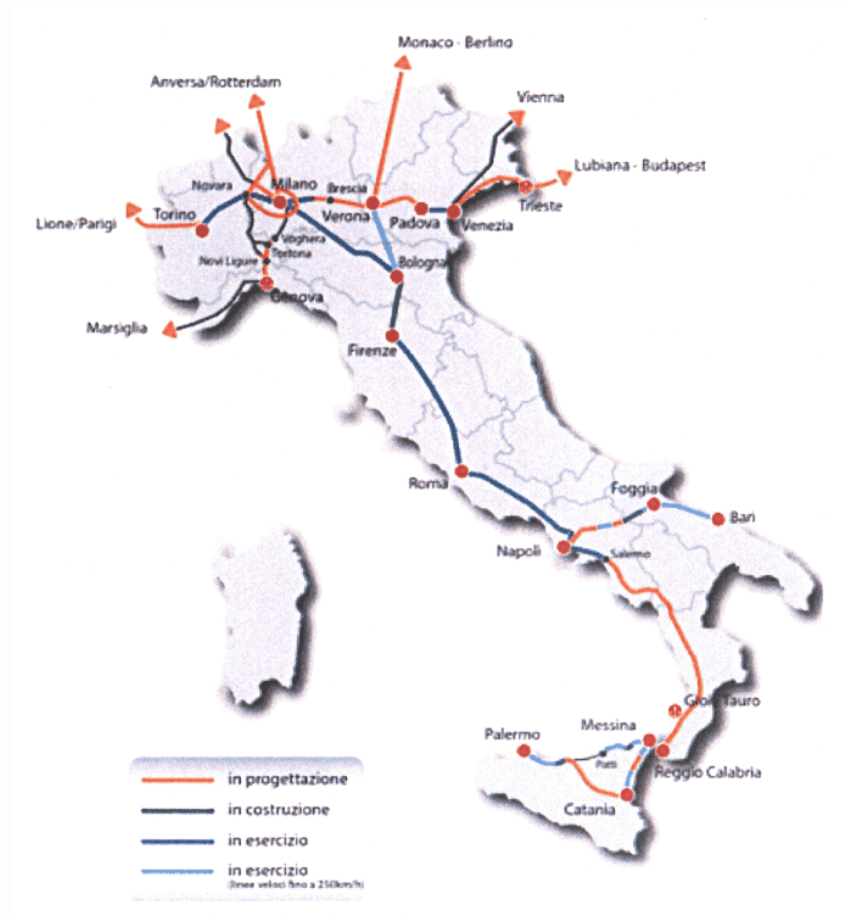
Altre due direttrici fondamentali ed importanti per l'AV/AC italiana sono rappresentate dalle tratte:

- Tunnel di Base del Brennero e la linea Verona-Fortezza (sulla direttrice del Progetto Prioritario n. 1 – Corridoio I Berlino-Palermo, nonché Asse A ERTMS) attraverso il potenziamento della capacità e la realizzazione di nuove opere infrastrutturali pesanti (in particolare, su questo asse, l'ultima delibera CIPE 18.11.2010 ha stanziato 790 milioni per il primo lotto costruttivo e previsto 4,2 miliardi di Euro per il Valico del Brennero - con inizio dei lavori per lotti costruttivi non funzionali - nonché 1,6 miliardi di euro per la linea Verona-Fortezza). Si precisa che sull'opera convergono anche 1 Mld. di euro di fondi comunitari previsti per le reti TEN;
- Milano-Chiasso (sulla direttrice del Progetto Prioritario n. 24 – Corridoio “Due Mari”) che analogamente prevede non solo il potenziamento della capacità ma anche la realizzazione di nuove opere infrastrutturali pesanti (il predetto Contratto di Programma 2007-2011 ha previsto per ora circa 483 Mln. di euro per la realizzazione ed il potenziamento del collegamento nord-sud, esclusa l'AV e gli ulteriori investimenti richiesti dal Comitato Italo-Svizzero).

In particolare, in questi ultimi anni, i progressi continui nella realizzazione concreta delle nuove opere ed il flusso costante degli investimenti hanno permesso di effettuare numerose nuove aperture di tratte (proseguendo anche nella progettazione delle nuove linee), il cui riepilogo (per le sole linee in esercizio e in progettazione) può essere così sintetizzato:

- Tratta Torino-Novara: aperta dal febbraio 2006 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Novara-Milano: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Milano-Bologna: aperta dal dicembre 2008 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Bologna-Firenze: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Firenze-Roma: aperta dal 1977 (ERTMS e 3Kv)
- Tratta Roma-Napoli: aperta dal dicembre 2005 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Napoli-Salerno: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 3Kv)
- Tratta Milano-Treviglio: aperta dal luglio 2007 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Treviglio-Padova: avviati i lavori di realizzazione (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Padova-Mestre: aperta dal marzo 2007 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Milano-Genova (3° valico) in fase di progettazione (ERTMS e 25Kv)

Sistema AV/AC



Obiettivi specifici dell'Alta Velocità/ Alta Capacità italiana sono:

- aumentare di oltre il doppio la capacità complessiva del sistema ferroviario italiano nelle relazioni principali;
- aumentare l'efficienza e la velocità dei collegamenti tra i terminali serviti dall'AV/AC e dalle linee esistenti;
- consentire un nuovo assetto funzionale delle aree metropolitane con riorganizzazione del trasporto urbano;
- separare i traffici di lunga e medio-breve percorrenza e dedicare le linee esistenti al trasporto locale, regionale e merci;
- creare nuove interconnessioni con porti, interporti e aeroporti;
- consentire la piena integrazione con la rete AV europea e con i corridoi intermodali internazionali tramite standard tecnologici di interoperabilità e con lo sviluppo delle direttrici dei valichi;
- rispettare l'ambiente mediante valutazioni strategiche ambientali. In particolare, sul lato ambientale la rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana è una rete a basso livello di impatto ambientale: solo sulla Milano-Bologna è stato messo a dimora più di un milione di piante che contribuiscono a neutralizzare i grandi quantitativi di anidride carbonica emessa in atmosfera. In termini di vantaggi ecologici, i risultati dell'AV sono un esempio concreto della vantaggiosità ambientale del trasporto ferroviario. Alla fine del 2009 l'aumento medio di viaggiatori registrato dal Frecciarossa è stato, infatti, di circa il 25% rispetto al 2008, con una quota di mercato tra Roma e Milano passata dal 38 al 50% e un conseguente risparmio di oltre 30 mila tonnellate di CO₂. Un beneficio importante e in continua crescita, come rivelano i dati di traffico che vedono, nel 2010, l'AV italiana scelta da circa più di 26 milioni di viaggiatori, cifra che supera nettamente il risultato complessivo dell'anno precedente. La rete AV, in termini ambientali, significa anche:
- 230 km di barriere antirumore;
- 1.670 ettari di interventi a verde;
- 300 accordi volontari per l'inserimento socio-ambientale dell'opera;
- circa il 25% dell'investimento per le spese socio-ambientali.

Infine, la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli si completa, nei grandi nodi metropolitani di Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, con le stazioni destinate ad accogliere i treni AV, ristrutturate e riqualificate o integrate con stazioni completamente nuove progettate da architetti di grande fama vincitori di concorsi internazionali di progettazione. Oltre alla funzione di terminali trasportistici e di complessi di alto pregio monumentale e architettonico, le nuove stazioni sono destinate a svolgere funzioni commerciali, culturali e di riqualificazione territoriale.

In merito, poi, al quadro finanziario del programma di bilancio "Sistemi ferroviari" sul quale gravano le attività sopra specificate, nel rinviare all'unita tav. 5 per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti relativi all'anno 2010, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione di detta tavola, emerge che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 100,00;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 100,00
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 100,01.

“Sistemi idrici, idraulici ed elettrici”

Anche in tale settore, si è dato corso ad un’implementazione dell’attività di vigilanza e di impulso riguardo a una serie di interventi relativi:

a) alle reti idriche già finanziate ed in corso di esecuzione; in particolare, tale attività ha riguardato:

- Regione Calabria - Potenziamento e razionalizzazione dell’acquedotto del Frida (1° lotto funzionale);
- Regione Calabria - Ristrutturazione rete idrica, monitoraggio e telecontrollo nel Comune di Cosenza;
- Regione Calabria - Rifacimento rete idrica rete fognaria tratto Garofano/Rusoli nel Comune di Castrolibero (CS);
- Regione Calabria - Lavori di disinquinamento ambientale con razionalizzazione dei sistemi di collettamento e costruzione di n. 2 impianti di depurazione nel Comune di San Marco Argentano (CS);
- Regione Campania - Ristrutturazione rete idrica nel Comune di Ceppaloni (BN);
- Regione Molise - Adeguamento reti infrastrutturali per la raccolta ed evacuazione delle acque reflue nere - 1° stralcio - Rete fognaria zona Lido Regione di Campomarino;
- Regione Calabria - Recupero perdite nella rete idrica nel Comune di Cardinale;
- Regione Puglia - Reti di acquedotti minori nel comprensorio del consorzio di bonifica montana del Gargano con l’utilizzo di risorse locali. Schema Sud 2° lotto;
- Regione Puglia - Traversa sul rio salso ed opere di collegamento all’adduttore Ofanto-Capacciotti;

Regione Sardinia - Riassetto funzionale della linea di adduzione irrigua ed idropotabile per il settore Budoni - San Teodoro alimentata dal serbatoio Maccheronis;

b) alle dighe affidate ai Commissari; tale attività ha riguardato:

- monitoraggio idraulico grandi dighe (decreto legge n. 79/2004);
- completamento monitoraggio grandi dighe (direttiva Ministro del 20 aprile 2009, n. 16473). In proposito, si evidenzia che è stato completato il monitoraggio idraulico delle prime 250 grandi dighe, come previsto e finanziato dal predetto decreto legge n. 79/2004 (del valore di oltre 2 milioni di euro). Con tale sistema di monitoraggio il Ministero, dall’apposita sala operativa, ubicata presso la sede della competente struttura ministeriale, può tenere sotto controllo, in continuo ed in tempo reale, il livello di invaso delle dighe monitorate, ciò ai fini di poter valutare i volumi di acqua disponibili e quelli eventualmente da rilasciare al fine della laminazione delle piene. Peraltro, è stata avviata l’estensione del sopra citato monitoraggio idraulico ad altre 25 grandi dighe gestite da soggetti pubblici, prevedendo anche l’installazione della necessaria strumentazione di cui ne erano prive. Tale intervento è finanziato con le risorse provenienti dai contributi dei gestori delle dighe;
- messa in sicurezza diga La Spina - Regione Piemonte (decreto legge n. 79/2004);
- messa in sicurezza diga Bric Zerbino - Regione Piemonte (decreto legge n. 79/2004).

Alle attività sopra indicate, correlate all’obiettivo strategico “Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche”, connesso alla priorità politica “Sviluppo delle infrastrutture e delle Grandi Opere”, si sono affiancate le ulteriori azioni nel settore attinenti a un altro obiettivo considerato strategico per l’anno 2010: “Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri” inerente ad un’altra priorità politica del medesimo anno “Sicurezza”. Circa gli altri interventi concernenti tale priorità e quest’ultimo obiettivo si riferirà nel prosieguo della relazione. Fin d’ora, invece, si espongono, sinteticamente, gli interventi che, pur connessi ad essi, concernono il settore “dighe” in esame; ciò al fine di fornire una visione d’insieme delle più rilevanti azioni poste in essere in detto settore nel medesimo anno.

A tale riguardo, si evidenzia che la competente struttura ministeriale, in cui sono confluite le funzioni e le risorse del soppresso Registro Italiano Dighe, pur con le difficoltà connesse alla riorganizzazione delle relative strutture e risorse umane e strumentali, ha assicurato lo svolgimento dei compiti previsti dalla vigente legislazione in materia (DPR n. 1363/59 e legge n. 584/94), confermati in capo alle strutture ministeriali anche a seguito del decentramento/conferimento di competenze alle Regioni e Province autonome avviato con il decreto legislativo n. 112/98.

Trattasi, in primis, della vigilanza sulle opere di sbarramento (n. 540 grandi dighe), e sulle correlate azioni poste in essere dai soggetti concessionari della risorsa idrica e delle relative opere stesse, ai fini della tutela e della salvaguardia della pubblica incolumità.

Le attività di vigilanza sono state esplicate, come per legge, attraverso l'effettuazione di visite ispettive, con sopralluogo alle opere di sbarramento (due volte nell'anno), precedute e seguite dal costante controllo del comportamento delle opere stesse mediate l'esame e la valutazione tecnica degli esiti dei rilevamenti strumentali delle apparecchiature di monitoraggio poste a presidio delle singole opere di sbarramento.

All'attività di vigilanza ordinaria è stata affiancata quella straordinaria esplicita, in stretta collaborazione con gli organismi di protezione civile regionali e nazionali, in occasione ed in conseguenza delle situazioni di emergenza verificatesi localmente, per eventi di piena o dissesti idrogeologici, ovvero verificatesi a larga scala come in occasione del terremoto che ha investito la provincia de L'Aquila; detto ultimo evento ha, infatti, interessato anche n. 23 dighe per le quali si sono resi necessari continui, specifici e dettagliati sopralluoghi.

Completano il quadro delle attività le approvazioni tecniche rese - sempre a termini di legge - sui progetti/perizie presentati, previe relative istruttorie, la vigilanza ed il controllo esplicito sulle opere in corso di esecuzione e le autorizzazioni rilasciate per l'incremento delle risorse idriche nei serbatoi artificiali che risultano ancora nella fase di esercizio sperimentale.

Inoltre, nell'ambito dell'espletamento delle attività connesse all'attuazione APQ, la competente struttura ministeriale, oltre ad effettuare le erogazioni finanziarie ai vari soggetti pubblici attuatori degli interventi nel settore (mediamente 22 milioni di euro annui), realizza il monitoraggio sull'andamento dei principali interventi finanziati, fornendo il supporto necessario per il superamento di criticità riscontrate e dando impulso all'avanzamento delle stesse opere.

Relativamente al quadro finanziario del programma di bilancio "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici" al quale afferiscono gli interventi sopra illustrati, nel rinviare alla tav. 5 allegata per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti ad esso relativi, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 66,18;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 61,73;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 64,77.

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

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", al programma "Sviluppo della mobilità locale" per gli interventi prioritari in materia di metropolitane e al programma "Sistemi portuali" per gli interventi in materia di infrastrutture portuali.

Prima di indicare le azioni adottate per il rilancio degli interventi riguardanti le metropolitane, si ritiene utile richiamare sinteticamente il quadro normativo nazionale di disciplina del trasporto pubblico locale nel cui ambito rientrano tali interventi.

Il settore del trasporto pubblico locale è in evoluzione sin dal 1997 anno in cui, in attuazione delle c.d. "riforme Bassanini", che hanno interessato l'intera Pubblica Amministrazione, è stato emanato il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che ha sia introdotto i criteri di una nuova regolazione del settore, che attivato un più concreto decentramento delle competenze istituzionali agli Enti regionali, nel rispetto delle norme costituzionali vigenti ante riforma del Titolo V della Costituzione.

Dopo oltre un decennio dall'emanazione del provvedimento legislativo in parola, durante il quale si sono manifestate una serie di criticità mai risolte, la legge 5 maggio 2009, n. 42, "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione", nel prevedere principi e criteri generali per attuare la riforma del federalismo fiscale, ha regolato in modo specifico il settore del trasporto pubblico locale.

In particolare, fermo restando la potestà legislativa esclusiva attribuita alle Regioni in materia, il legislatore ha sentito la necessità, evidenziata nell'ultimo decennio sia dagli operatori del settore, che dagli Enti istituzionali interessati, di incidere, mediante la riforma fiscale, sulla individuazione dei costi e dei servizi di trasporto pubblico locale.

La menzionata legge n. 42/009, infatti, ha introdotto nuovi criteri e principi in materia, quali quelli del superamento della spesa storica e dell'individuazione per il trasporto pubblico locale di "costi standard" (che impediscano di far gravare sulla finanza pubblica costi inefficienti e comunque non controllati e non programmabili), di "fabbisogno standard" e "livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale", che dovrebbero consentire un corretto sviluppo del settore anche mediante l'efficace determinazione e ripartizione delle risorse destinate al fondo perequativo statale di carattere verticale a favore delle regioni.

Peraltro, nel 2010, con effetti a regime che dovrebbero prodursi negli anni futuri in modo sistematico, si è affermata, nell'Allegato "Infrastrutture" alla Decisione di Finanza Pubblica dell'anno, l'"indispensabilità dell'organo centrale nell'affrontare" la tematica del trasporto pubblico locale, che pur rientrante, in base al titolo V della Costituzione, all'interno delle competenze regionali (ad eccezione di ciò che attiene alla sicurezza dei trasporti) "riveste una dimensione socio-economica che di locale ha poco".

Nell'ambito di tale quadro normativo e di indirizzo politico-programmatico, nell'effettuare una serie di attività istruttorie dirette a definire e proporre i criteri suindicati, si è riscontrato che uno dei principali elementi di difficoltà è quello della quasi assoluta carenza di dati certificati in materia sia economici che "trasportistici".

I dati disponibili vengono forniti, di volta in volta, a seconda delle differenti esigenze, dalle aziende del settore ovvero dagli Enti locali e territoriali direttamente interessati alla determinazione del proprio fabbisogno, senza che vi sia la possibilità di verificare, se non su base statistica, la loro attendibilità.

La risoluzione di tale criticità appare fondamentale per procedere verso l'efficientamento e il progressivo superamento della spesa storica cui tende la legge n. 42/2009. A tal fine, nonostante l'assoluta carenza di risorse finanziarie a ciò dedicate, si è operato, nel 2010, per l'attivazione, a partire dal 2011, dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale, istituito dalla legge n. 244/2007 incardinato presso il Ministero, che dovrebbe costituire lo strumento, condiviso da tutti gli operatori pubblici del settore, a cui far pervenire con continuità dati economici, finanziari e "trasportistici" delle varie aree del trasporto pubblico locale, al fine di verificare e di utilizzare gli stessi in via programmatica e non semplicemente a giustificazione di situazioni "emergenziali" da risolvere.

Per quanto attiene alla realizzazione di programmi di investimento diretti allo sviluppo del trasporto pubblico locale e, conseguentemente, al miglioramento della qualità e della quantità dei servizi, in linea anche con quanto previsto dall'articolo 9 della legge n. 42/2009, lo strumento più idoneo appare il fondo per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale istituito con la legge n. 244/07. Tuttavia, occorre rilevare che, nonostante i buoni risultati di "spesa" ottenuti mediante l'utilizzo degli stanziamenti (sia pure limitati) previsti per gli anni 2008, 2009 e 2010, la mancanza di un flusso costante annuale di finanziamento del fondo impedisce all'Amministrazione di procedere, d'intesa con le regioni e gli enti locali, alla predisposizione di un programma di sviluppo sul medio-lungo periodo che produca effetti significativi sul settore.

Ciò premesso, ritornando alla tematica specifica del rilancio dei predetti interventi nel settore delle metropolitane, che costituiscono un importante segmento del trasporto pubblico locale, si evidenzia che l'Amministrazione ha, innanzitutto, implementato l'attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa. In particolare, tale attività è stata espletata attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati con le risorse della legge n. 211/92, di cui alla tabella di seguito riportata.

importi in milioni di euro

n.	OPERE	IMPOR- TO APPROVATO TOTALE	IMPOR- TO CONTRATTUALIZZATO LAVORI	Importo produzione stimata al 31.12.09	Produzione stimata anno 2010	Importo totale produzione stimata al 31.12.10	% totale avanzamento lavori al 31.12.10	Importo produzione stimata 1° semestre 2010	Importo produzione stimata 2° semestre 2010	Importo produzione effettiva 1° sem. 2010	Importo produzione effettiva 2° sem. 2010
		(a)	(b)	(c=f+g)	(d=b+c)	(e=d/a)	(f)	(g)	(h)	(i)	
1	BRESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino - S. Eufemia	642,609	597,350	427,86	25,35	453,21	75,87%	15,98	9,37	40,63	41,09
2	VENEZIA: Linea tramviaria Favaro - Mestre - Marghera - Venezia	168,025	144,464	116,8	19,57	136,39	94,41%	9,79	9,79	9,51	4,70
3	MILANO: Metropolitana linea M5	557,829	484,000	300,0	92,00	392,00	80,99%	54,00	38,00	42,00	36,00
4	GENOVA: Metropolitana Tratta De Ferrari - Brignole	131,777	141,240	93,94	13,41	107,35	76,01%	6,19	7,22	7,56	8,99
5	TORINO: Linea metropolitana Collegno - Porta Nuova - Lingotto	1.004,51	958,700	885,4	68,00	953,40	99,45%	40,00	28,00	36,60	28,30
6	BOLOGNA: Filovia guidata - Rete CIVIS	182,160	161,470	65,00	50,56	115,56	71,57%	14,50	36,06	9,22	6,84
7	ROMA: Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dei Cenci	131,437	107,050	0,50	13,50	14,00	13,08%	6,00	7,50	0,84	1,60
8	ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna - Conca d'Oro	482,900	329,787	179,410	86,05	265,46	80,49%	44,09	41,96	32,20	68,39
9	LATINA: Rete tramviaria su gomma	139,612	126,460	7,20	50,57	57,77	45,68%	16,43	34,14	5,00	9,01
10	FERROVIA CIRCUMETNEA: Metropolitana Borgo - Nesima	79,82	77,60	30,60	14,00	44,60	57,47%	5,70	8,30	1,45	2,55
Totale		3.520,68	3.128,12	2.106,72	433,01	2539,74		212,68	220,34	185,01	207,47

L'attività di monitoraggio è stata effettuata alla fine del primo e del secondo semestre dell'anno 2010, confrontando la produzione effettiva con la produzione stimata, quest'ultima acquisita in precedenza dai soggetti attuatori. Da detto confronto risulta che gli interventi relativi alle linee metropolitane di Brescia, di Genova e di Roma hanno raggiunto una produzione superiore a quella stimata; mentre gli interventi relativi alla linea metropolitana M5 di Milano e alla linea metropolitana di Torino presentano una produzione effettiva leggermente al di sotto della produzione stimata, il che può considerarsi fisiologico nella realizzazione di opere di notevole consistenza, quali quelle oggetto di monitoraggio. Si rileva, invece, un netto scostamento rispetto alle previsioni originarie per gli interventi di seguito elencati, in ordine ai quali si indicano, sinteticamente, le motivazioni fornite dagli enti e dai soggetti attuatori competenti:

- *Comune di Venezia: Linea tranviaria Favaro-Mestre-Marghera-Venezia*

La minor produzione nel secondo semestre è stata determinata dal mancato avvio del sottopasso della stazione di Mestre per problematiche riscontrate in corso d'opera.

- *Comune di Roma: Filovia Eur Tor de Cenci-Eur Laurentina*

Il ritardo è stato determinato in prima istanza dalla redazione del progetto esecutivo e dalla sua successiva validazione. Infatti, al momento in cui è stato fornito a quest'Amministrazione il dato relativo alla produzione stimata al 2010, non era ancora stata effettuata la validazione del progetto esecutivo da parte di Roma Metropolitane; tale validazione ha mostrato alcune non conformità e carenze che hanno comportato una parziale rivisitazione del progetto medesimo e, conseguentemente, una consegna dei lavori soltanto il 1° giugno 2010, con evidente ritardo nell'attività produttiva. A ciò si sono aggiunte alcune problematiche di natura archeologica e di presenza di sottoservizi non noti in fase di progettazione che hanno comportato ritardi ulteriori.

- *Comune di Bologna: Filovia guidata - Rete CIVIS*

Le ragioni che hanno determinato la discordanza tra la produzione prevista e quella effettiva sono essenzialmente attribuibili a ritardi nel perfezionamento della progettazione esecutiva (che viene redatta per lotti funzionali) da parte dell'ATI, alla necessità di adeguamento della progettazione di alcune opere alla nuova normativa sismica e a richieste formulate dalla Direzione generale per i beni culturali e paesaggistici dell'Emilia Romagna relative ad una rivisitazione del progetto nel centro storico di Bologna; peraltro va evidenziato che la produzione dichiarata non contempla la fornitura di filobus che, benché completata, non è stata ancora pagata in quanto non si sono concluse, a causa di carenze da parte del fornitore, le attività di verifica sul sistema di guida di tipo innovativo da parte dell'apposita Commissione di Sicurezza.

- *Comune di Latina: Rete tranviaria su gomma*

I problemi insorti in sede amministrativa per l'approvazione del progetto esecutivo relativo alla linea tranviaria 2 e la necessità di modifica del progetto esecutivo della linea 1 per alcune varianti richieste in sede di VIA da parte della Regione non hanno consentito di dare avvio ai lavori infrastrutturali; la produzione esposta nella tabella riguarda, infatti, solo la fornitura dei rotabili.

- *Ferrovia Circumetnea:*

Il ritardo della produzione è da attribuirsi ad imprevisti di natura geologica intervenuti nella fase di scavo di una galleria.

Oltre all'attività di vigilanza in ordine alle opere suindicate, le competenti strutture ministeriali hanno proseguito nelle azioni di competenza e nel monitoraggio degli ulteriori interventi previsti nel settore del trasporto rapido di massa. Al riguardo, si evidenzia che l'art. 1, comma 1016, della legge finanziaria 2007 e l'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 nel settore del trasporto in parola, 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, che ha previsto l'attribuzione di risorse agli Enti locali per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa in ambito urbano. Tali risorse, corrisposte sotto forma di limiti di impegno pluriennali, sono state implementate da successive normative di settore.

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

Nel corso del 2010, gli interventi che hanno beneficiato delle risorse di cui trattasi sono:

- Comune di Firenze : Rete tranviaria - interventi sul materiale rotabile;
- Comune di Venezia: Rete tranviaria su gomma;
- Comune di Ferrara : realizzazione del nuovo assetto dei trasporti;
- Comune di Perugia: Minimetrò;
- Comune di Roma: Linea metropolitana B1.

Circa le ulteriori azioni poste in essere dal Ministero del settore, si rinvia a quanto esposto in ordine all'obiettivo "Miglioramento dei livelli di sicurezza", nell'ambito del quale particolare rilievo assume l'innalzamento del livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Relativamente, poi, al quadro finanziario dell'intero programma di bilancio "Sviluppo della mobilità locale", su cui gravano le predette attività, nel rinviare alla tav. 5 allegata per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti, si evidenzia, innanzitutto, che, nonostante i tagli consistenti subiti nel corso degli ultimi anni, lo stesso continua a rivestire un peso di rilievo nella politica dei trasporti, come desumibile dagli stanziamenti dell'anno pari a circa 1,7 miliardi di euro. Pur in ulteriore calo rispetto al 2009, detti stanziamenti costituiscono, anche nel 2010, la parte più rilevante delle risorse dedicate ai vari programmi della missione "Diritto alla mobilità". Inoltre, si sottolinea che, dalle tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, emerge che nel 2010:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 85,94;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 86,30;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 62,86.

Passando ad esaminare l'altra area dell'obiettivo strategico in esame, concernente il rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture portuali, si evidenziano, di seguito, le principali linee d'azione poste in essere al riguardo, nel corso del 2010, dalle competenti strutture ministeriali.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio e vigilanza sulla realizzazione di dette infrastrutture si è, innanzitutto, proceduto ad una ricognizione in merito all'uso dei finanziamenti statali di cui risultano beneficiarie le Autorità portuali, con particolare riguardo agli interventi finanziati con le leggi nn. 488/1999, 388/2000, 166/2002 e 296/2007. In particolare, si evidenzia che, a seguito delle istanze presentate da alcune Autorità portuali (Bari, Brindisi, Cagliari, Gioia Tauro, Livorno, Palermo, Piombino, Salerno e Taranto), per le quali non risultava ancora maturato il termine quinquennale di cui all'art. 4, comma 8 bis, del decreto legge 40/2010, convertito in legge 22 maggio 2010, n. 73, è stata attivata la procedura di rimodulazione/variazione dell'elenco degli interventi finanziati dalla legge n. 166/02. A conclusione dell'istruttoria, in accoglimento delle motivate richieste formulate dalle sopra citate Autorità, con esclusione di quelle di Bari e Taranto, con decreto n. 10/2010, sono state approvate le modifiche al programma d'interventi finanziato dalla predetta legge n. 166/02. Tale attività dovrebbe consentire il più celere utilizzo delle risorse pubbliche stanziata ed il perseguimento degli interessi pubblici sottesi alla predetta programmazione.

Per ciò che attiene al monitoraggio degli interventi finanziati dalla più recente legge n. 296/2007, essendosi definito nel mese di ottobre 2010 l'iter autorizzativo alla stipula dei contratti di mutuo, sono state avviate dalle Autorità beneficiarie dei finanziamenti le gare pubbliche finalizzate all'individuazione del soggetto mutuante. Per quanto sopra, il monitoraggio dei relativi interventi avrà inizio nel corso del 2011.

Al fine, poi, di dare risposta alle nuove esigenze operative rappresentate da talune Autorità portuali, variate rispetto a quelle poste, a suo tempo, a base degli atti programmatori, anche in

conseguenza dell'infruttuoso trascorrere del tempo, è stata disposta una seconda modifica all'elenco degli interventi finanziati con le predette risorse di competenza dell'Autorità portuale di Olbia-Golfo Aranci e Savona.

Il decreto di variazione datato 11 giugno 2010, n. 379, è stato registrato alla Corte dei Conti in data 16 luglio 2010.

Con specifico riguardo a quanto disposto dall'art. 4, comma 8 bis, della legge 22 maggio 2010, n. 73, di conversione del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, si è provveduto ad attivare una mirata indagine finalizzata all'individuazione di tutte quelle opere infrastrutturali che, finanziate o cofinanziate attraverso operazioni di mutuo da oltre un quinquennio, non hanno ancora avuto concreta attuazione. La verifica è stata estesa anche alla conoscenza delle cause del ritardo stesso e alla valutazione dell'imputabilità o meno delle medesime a fattori direttamente riconducibili a responsabilità dell'Autorità portuale destinataria dei finanziamenti ovvero a fattori esterni.

In questa prima fase, si è ritenuto di attivare la verifica in questione partendo dagli interventi infrastrutturali programmati con le risorse assegnate dalla legge n. 166/2002 e rese disponibili con contratti di mutuo stipulati nel corso dell'anno 2005, ed il cui programma, di complessivi euro 1.425.900.000 (comprensivo di oneri finanziari), essendo quello beneficiario delle risorse di più recente assegnazione è anche quello che presenta il maggior numero di interventi non ancora avviati.

Gli Enti presi in esame, in quanto beneficiari di mutui con oneri di ammortamento a carico dello Stato da oltre un quinquennio, sono stati le Autorità portuali di: ANCONA – LA SPEZIA - LIVORNO – MARINA DI CARRARA - NAPOLI - PIOMBINO – RAVENNA – SAVONA - TRIESTE.

Le risultanze di tale esame sono in corso di valutazione ai fini dell'eventuale attivazione della procedure di definanziamento degli interventi in questione.

La verifica in argomento sarà opportunamente estesa, nel corso del primo semestre del 2011, alle restanti Autorità portuali in ragione del maturare, per ciascuna di esse, del relativo termine quinquennale indicato dalla norma, nonché, successivamente, agli ulteriori programmi di opere infrastrutturali finanziati o cofinanziati con le risorse pubbliche stanziare dalle leggi nn. 488/1999 e 388/2000.

Nel quadro, poi, degli adempimenti peculiari previsti per il 2010, relativamente al predetto obiettivo strategico di *“Rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture portuali”* ed ai connessi obiettivi operativi *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali già finanziate ed in corso di esecuzione”* ed *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere delle Autorità portuali necessarie all'operatività delle Autostrade del mare, già finanziate ed in corso di esecuzione”*, si è proceduto al monitoraggio degli interventi di cui alle tabelle di seguito riportate (20 interventi di cui 10 aventi caratteristiche tali da essere annoverati tra quelli delle c.d. Autostrade del mare), attraverso appositi incontri bilaterali tenutisi con tutte le Autorità portuali interessate, seguendo l'avanzamento effettivo degli interventi infrastrutturali in questione, come evidenziato nelle medesime tabelle.

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

Autorità Portuale	Opere	Costo opera	Importo finanziato	Importo assegnato a tutto il 31/12/2009	Spese a tutto il 31/12/2009	Stima		Effettivo utilizzo risorse		Effettivo		Stima	Effettivo
						Spese a tutto il 31/12/2010	Spese I° semestre 2010	Spese II° semestre 2010	Utilizzo risorse totale al 31/12/2010	% avanzamento lavori al 31/12/2009	% avanzamento lavori al 31/12/2010		
CATANIA	Realizzazione di una darsena commerciale a servizio del traffico di cabotaggio, Ro-Ro e containers compresi banchine e piazzali di pertinenza - 1° e 2° lotto	47.070.000,00	47.070.000,00	47.070.000,00	1.341.322,50	2.500.000,00	11.152,20	115.178,51	1.467.653,21	0,00	15,00	5,00	
CIVITAVECCHIA	Completamento terminal container	19.021.455,01	19.021.455,01	19.021.455,01	2.886.182,18	19.021.455,00	2.840.342,00	2.465.219,87	8.200.724,06	27,00	54,00	60,00	
LA SPEZIA	Dragaggio canale navigabile di accesso al porto mercantile nonché zona di evoluzione navi e zona antistante molo Fornelli est.	5.962.468,79	5.962.468,79	5.962.468,79	0,00	5.962.468,79	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	
NAPOLI	Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di levante del molo "Vittorio Emanuele II" nel porto di Napoli	18.558.400,00	15.318.902,58	15.318.902,58	0,00	4.000.000,00	846.859,31	846.859,31	846.859,31	0,00	30,00	10,00	
NAPOLI	Molo Carmine - lavori di consolidamento ed adeguamento banchina di levante	13.200.000,00	16.307.218,88	16.307.218,88	442.603,24	10.560.000,00	2.591.157,93	854.177,59	3.887.938,76	10,00	80,00	42,00	
RAVENNA	Approfondimento di canale Piombone; 1° lotto sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima situazione al P.P.P.; 2° lotto risanamento della Pialassa del Piombone, separaz. fisica delle zone valive dalle zone portuali mediante arginatura naturale	28.600.000,00	28.600.000,00	28.600.000,00	33.650,04	2.500.000,00	29.468,00	107.894,96	171.013,00	0,00	10,00	0,76	
RAVENNA	Rifacimento protezione di sponda a Porto Corsini	11.000.000,00	11.000.000,00	11.000.000,00	4.024,26	3.000.000,00	1.404,84	667,92	6.097,02	0,00	40,00	0,02	
SALERNO	Consolidamento cigli banchina	15.475.718,29	15.475.718,29	15.475.718,29	179.980,44	3.800.000,00	22.321,99	124.820,21	326.522,64	0,00	20,00	0,00	
TRIESTE	Lavori di infrastrutturazione mediante banchinamento e realizzazione dei piazzali retrostanti dell'area compresa tra lo scalo legnami e l'ex Italsider	61.974.828,00	61.974.828,00	61.974.828,00	2.129.628,00	3.200.000,00	4.679.108,06	0,00	6.808.736,06	0,00	0,00	0,00	
VENEZIA	Sviluppo aree portuali, commerciali e cabotaggio	29.140.000,00	29.140.000,00	29.140.000,00	894.952,11	2.500.000,00	784.966,26	25.275,22	1.705.193,59	3,07	8,58	5,85	
"Costo opera"	gli importi evidenziati in grassetto risultano modificati rispetto alla scheda precedente per tenere conto dei nuovi importi dei quadri economici approvati dall'Autorità portuale												
"Spese a tutto il 31/12/2009"	gli importi evidenziati in grassetto risultano rettificati rispetto alla scheda precedente per tenere conto delle effettive spese sostenute al 31-12-2009												

**ELENCO OPERE MONITORATE
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NON AUTOSTRADE DEL MARE**

Autorità Portuale	Opere	Costo opera	Importo finanziato	Importo Assegnato a tutto il 31/12/2009	Spese a tutto il 31/12/2009	Stima		Effettivo utilizzo risorse		Effettivo Utilizzo risorse totale al 31/12/2010	% avanzamento lavori al 31/12/2009	Stima % avanzamento lavori al 31/12/2010	Effettivo % avanzamento lavori al 31/12/2010
						Spese a tutto il 31/12/2010	Spese I° semestre 2010	Spese I° semestre 2010	Spese II° semestre 2010				
CAGLIARI	Lavori di benchinamento lato sud del bacino di evoluzione del Porto Canale	23.725.675,87	23.725.675,87	2.621.741,00	2.621.741,00	23.725.675,00	4.090.983,71	1.272.635,00	7.985.359,71	87	100	81,67	
GENOVA	Riempimento di Calata Belloso e riconfigurazione Calata Olli Mineralli -	39.000.000,00	39.000.000,00	39.000.000,00	1.668.305,42	35.000.000,00	7.482.818,43	11.367.667,72	20.518.991,57	10	100	54,00	
GENOVA	Completamento delle opere ai ponti Ronco e Canepa - ampliamento terminal contenitori	40.094.998,05	19.695.880,20	19.695.880,20	0,00	6.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0	35	0,00	
GIOIA TAURO	Lavori di approfondimento dei fondali del canale e del bacino di espansione nonché di adeguamento strutturale della terza via di corsa nei tratti "a", "b", "c" della banchina di levante	44.556.984,00	3.400.000,00	3.400.000,00	3.400.000,00	3.400.000,00	0,00	0,00	3.400.000,00	60	100	100,00	
LA SPEZIA	Bonifica - dragaggio del bacino di evoluzione navi e dei fondali antistanti il terminal ravano e Molo Fornelli	17.107.000,00	15.432.342,00	15.432.342,00	14.300.000,00	15.432.342,00	1.132.342,00	0,00	15.432.342,00	88	100	100,00	
LA SPEZIA	Molo Garibaldi e Calata Malaspina - Il Lotto	30.278.388,20	30.278.388,20	30.278.388,20	19.095.000,00	30.278.388,00	3.290.715,74	2.055.721,52	24.441.437,26	60	100	77,00	
NAPOLI	Adeguamento strutturale bacino in muratura n° 2	23.100.000,00	18.370.329,14	18.370.329,14	0,00	4.500.000,00	0,00	0,00	0,00	0	30	0,00	
NAPOLI	Lavori di adeguamento della darsena di levante a terminal contenitori, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento	154.000.000,00	112.245.793,40	0,00	0,00	20.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0	20	0,00	
RAVENNA	Adeguamento banchine operative	15.500.000,00	10.850.000,00	10.850.001,00	1.449.997,07	6.600.000,00	611.364,31	1.773.081,19	3.834.442,57	16	60	35,34	
SALERNO	Banchina scalo crocieristico molo di levante	29.199.468,47	29.199.468,47	29.199.469,47	1.690,00	200.000,00	10.140,00	8.450,00	20.280,00	0	5	0,00	
"Costo opera"													
gli importi evidenziati in grassetto risultano modificati rispetto alla scheda precedente per tenere conto dei nuovi importi dei quadri economici approvati dall'Autorità portuale													
"Spese a tutto il 31/12/2009"													
gli importi evidenziati in grassetto risultano rettificati rispetto alla scheda precedente per tenere conto delle effettive spese sostenute al 31-12-2009													
A.P. CAGLIARI													
la percentuale di avanzamento lavori risulta inferiore a quella dell'anno precedente a seguito dell'aumento dell'importo lavori in appalto conseguente a perizia di variante													
A.P. LA SPEZIA													
Il finanziamento destinato all'intervento "Bonifica - dragaggio del bacino di evoluzione navi e dei fondali antistanti il terminal ravano e Molo Fornelli" è stato rettificato in euro 15.434.342,00 (precedente 15.509.810,00)													

Oltre alle predette attività connesse al raggiungimento dell'obiettivo strategico in questione, gravitano sul programma di bilancio "Sistemi portuali" ulteriori azioni continuative correlate, sotto diversi profili, agli interventi inerenti all'altro programma concernente lo "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne". Per completezza del quadro d'insieme delle politiche di settore, sono di seguito indicati gli adempimenti più rilevanti posti in essere, nel medesimo anno 2010, in attuazione dei compiti istituzionali ordinari inerenti in parte l'uno e in parte l'altro dei due programmi citati, precisando che, nel prosieguo della relazione, si riferirà in ordine agli specifici obiettivi strategici gravanti sul secondo dei due programmi citati e denominati "Miglioramento dei servizi di trasporto" e "Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo".

Vigilanza e regolazione delle attività portuali

In materia di attività portuali, le competenti strutture ministeriali hanno adottato i provvedimenti di normazione secondaria, nonché gli atti di indirizzo e coordinamento e le raccomandazioni di competenza per le locali Autorità marittime e portuali, oltre a curare i rapporti con le associazioni nazionali rappresentative dei vari soggetti operanti nei porti e a verificare lo stato di attuazione a livello locale delle principali normative di settore.

Alcuni specifici risultati conseguiti nel periodo considerato sono sinteticamente indicati di seguito:

- ❖ definizione, con la partecipazione delle parti sociali, del provvedimento di coordinamento delle disposizioni di settore sulla sicurezza e l'igiene del lavoro nei porti con le nuove norme del decreto legislativo n. 81 del 2010;
- ❖ approvazione di modifiche e/o integrazioni ad alcuni regolamenti per lo svolgimento del servizio di rimorchio portuale;
- ❖ approvazione di richieste di copertura degli organici di alcuni Gruppi Ormeggiatori operanti nei porti;
- ❖ emanazione di vari decreti di ricostituzione e/o integrazione delle Commissioni locali per i raccomandatari marittimi di cui all'art. 7 della legge n. 135/1977;
- ❖ conclusione dell'istruttoria per la predisposizione, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo n. 81/2008 e s.m.i., dello schema di regolamento per l'adeguamento delle norme in materia di sicurezza del lavoro nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali recate dal decreto legislativo n. 272/1999;
- ❖ modifica del regolamento locale di pilotaggio dei porti di Sant'Antioco, Porto Vesme e Oristano;
- ❖ modifica del decreto di obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Anzio.

Vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali

Con riferimento, poi, alla vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali, sempre nel corso del 2010, il Ministero ha proseguito l'attività di controllo con l'obiettivo di assicurare la conformità a legge dei numerosi adempimenti in cui si estrinseca la gestione amministrativa, patrimoniale e contabile di ciascuno di detti Enti.

In particolare, dalle istruttorie effettuate, nell'ultimo periodo dell'anno, è emerso che l'estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Cagliari al porto di Arbatax non rappresenta più una priorità per l'Autorità portuale e, per il momento, non avrà corso. Analoga situazione si è determinata per l'estensione del porto di Manfredonia, dopo che alcuni degli Enti locali interessati hanno espresso parere contrario.

Circa le procedure per la nomina dei presidenti e dei Collegi dei Revisori, nel corso del 2010, si è proceduto:

- ❖ alla riconferma, per un secondo quadriennio, del presidente dell'Autorità portuale di Gioia

Tauro;

- ❖ alla nomina del nuovo Presidente per il porto di Trieste e di due commissari per Bari e Livorno;
- ❖ all'avvio dei procedimenti per il rinnovo delle cariche di presidente delle Autorità portuali di Brindisi e Taranto in scadenza nel mese di aprile 2011;
- ❖ alla ricostituzione dei collegi dei revisori dei conti delle Autorità portuali di Olbia e Augusta giunti a scadenza nell'anno;
- ❖ alla conclusione dell'istruttoria per la nomina di un commissario al quale affidare la prosecuzione delle operazioni di liquidazione dell'Autorità portuale di Trapani.

Peraltro, ai sensi dell'art 12 della legge n. 84/1994, nei diversi periodi dell'anno, in relazione ai termini stabiliti da norme e regolamenti, sono stati approvati, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, i bilanci di previsione dell'anno 2010, le relative note di variazione e, infine, i rendiconti generali del 2009. Nell'ultimo periodo è stata avviata l'istruttoria dei bilanci di previsione per l'esercizio 2011 e la richiesta del parere di competenza al Ministero dell'economia e delle finanze. Alcuni documenti contabili sono stati sospesi in relazione al mancato rispetto delle indicazioni di tale Ministero circa la riduzione del 10% ai compensi degli organi degli Enti; al riguardo tuttavia molte Autorità portuali - in relazione ad analoga prescrizione, imposta dal medesimo Ministero, nell'approvazione del rendiconto 2009 - hanno avanzato ricorso al T.A.R. e ottenuto la sospensiva, nelle more della definitiva approvazione del preventivo 2011.

Nel medesimo anno in esame, si è provveduto altresì a:

- ❖ fornire agli Enti vigilati puntuali indicazioni per la formazione dei predetti documenti contabili con apposite circolari applicative delle disposizioni di legge intervenute in materia;
- ❖ esaminare e approvare, talvolta con limitazioni, le delibere di modifica delle dotazioni organiche;
- ❖ redigere e pubblicare, anche sul sito internet del Ministero, la relazione annuale relativa al 2009 sull'attività svolta dalle Autorità portuali; l'elaborato, contenente notizie e dati sia contabili che riguardanti i volumi di traffico, rappresenta un'utile fonte per gli addetti ai lavori.

Fondo perequativo per le Autorità portuali

Ai sensi dell'articolo 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), come modificato dal decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito con modificazioni dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, è stato istituito un Fondo perequativo, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le Autorità portuali secondo criteri fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per l'anno 2010, lo stanziamento è stato di euro 22.742.720,00 che, con decreto n. 7/10 dell'11 maggio 2010, è stato ripartito tra le Autorità portuali, sulla base dei criteri individuati dal decreto ministeriale n. 69/T del 7 marzo 2008, tenendo conto anche dell'accordo di programma stipulato in data 30 aprile 2010 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Autorità portuale di Ancona che prevede l'impegno per il medesimo Ministero a finanziare lavori per un importo di euro 2.274.272,00, pari al 10% del fondo perequativo per il corrente anno, ai sensi dell'art. 3 del suddetto decreto ministeriale n. 69/T del 7 marzo 2008.

Sulla base dei citati criteri, il fondo è stato così ripartito:

Ancona	€ 2.274.272,00
Catania	€ 75.000,00
Livorno	€ 1.235.000,00
Messina	€ 2.312.000,00
Napoli	€ 5.662.176,00
Olbia	€ 6.319.272,00
Palermo	€ 2.685.000,00
Venezia	€ 2.180.000,00
TOTALE	€ 22.742.720,00

Nel corso del 2010, sono stati effettuati tutti i pagamenti mediante decreti a favore delle singole Autorità portuali interessate.

E' da rimarcare, altresì, che, con apposito disegno di legge, l'Amministrazione ha dato l'avvio all'iter parlamentare della riforma della legge n. 84/1994, ai fini, tra l'altro, di una rivisitazione funzionale delle Autorità portuali.

Programmazione e attuazione dei programmi di costruzione e manutenzione di opere infrastrutturali portuali

Nel corso dell'anno 2010, è stata assicurata, oltre alla corrente gestione delle risorse destinate agli interventi nei porti rimasti alla competenza statale, anche l'attività di programmazione, secondo le previsioni dell'art. 128 del decreto legislativo n. 163/2006.

Nel primo semestre, è stato portato a compimento il procedimento relativo all'adozione del programma triennale delle opere marittime 2010-2012 (decreto ministeriale n. 182 del 30/03/2010 reg. il 03/06/2010), con la conseguente assegnazione ai Provveditorati delle relative risorse finanziarie.

Nel secondo semestre, è stata espletata l'istruttoria delle istanze pervenute dai Provveditorati interregionali, concernenti il nuovo programma di Opere marittime per il triennio 2011/2013 e, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 990 del 16/12/2010, è stato adottato il predetto programma, reso pubblico nella stessa data, ai fini di eventuali richieste di variazioni entro 60 giorni prima dell'approvazione definitiva.

Il programma triennale 2011/2013 conta su uno stanziamento complessivo di euro 146.855.211,00 e, per l'anno 2011, di euro 78.091.489,00.

Nel corso del 2010, è inoltre proseguita l'attività programmatica finalizzata al costante adeguamento dei programmi ai tempi di realizzazione degli interventi previsti nei medesimi programmi, per favorire le opere immediatamente cantierabili in sostituzione di quelle che, per impedimenti di vario titolo, registrano rallentamenti; ciò ha comportato l'adozione di vari aggiornamenti:

Programma 2009/2011

D.M. n. 620 del 27/08/2010, D.M. n. 896 del 26/11/2010, D.M. n. 989 del 16/12/2010;

Programma 2010/2012

D.M. n. 707 del 21/09/2010, 2010, D.M. n. 897 del 26/11/2010.

Per quanto attiene alla gestione delle risorse destinate alle attività di manutenzione, riparazione e illuminazione dei porti, nel corso del 2010, si è provveduto alla tempestiva assegnazione dei fondi stanziati, peraltro destinati quasi esclusivamente a situazioni debitorie pregresse.

Le risorse medesime si sono esaurite nel corso del I trimestre, attesa l'esiguità dello stanziamento rispetto alle esigenze rappresentate dai Provveditorati, soprattutto con riferimento alla pulizia e alla illuminazione dei porti di I e II categoria - I classe.

Al riguardo, si segnala che sono state inoltrate numerose richieste al Ministero dell'economia e delle finanze per ottenere più congrue assegnazioni, ma non avendo le stesse avuto seguito, stante anche la situazione debitoria, sono state impartite direttive ai Provveditorati per soprassedere dall'assunzione di qualunque impegno contrattuale per la pulizia e l'illuminazione dei porti, se non previa autorizzazione.

Amministrazione del demanio marittimo

Nel 2010, è continuato l'approfondimento in merito alla complessa tematica del conferimento di funzioni alle Regioni ed agli Enti Locali, soprattutto in materia di porti, proseguendo anche l'attività amministrativa di revisione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri inerente l'aggiornamento del D.P.C.M. 21/12/1995 e del D.P.C.M. 23/03/1989 per la Regione Sardegna.

Nell'anno in questione è proseguita l'attività di trasferimento degli archivi della Direzione generale per i porti e delle Autorità marittime afferenti le pratiche non più di competenza, in quanto relative ad aree non di interesse nazionale. A tali fini sono state già trasferite la metà delle pratiche relative ai porti turistici.

Inoltre, ai sensi di quanto disposto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, in attuazione del federalismo fiscale, sono stati predisposti ed inoltrati all'Agenzia del Demanio gli appositi elenchi dei beni demaniali marittimi da escludere dal trasferimento alle Regioni, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del predetto decreto legislativo.

Sono state, altresì, rilasciate concessioni demaniali marittime ancora di propria competenza per finalità di approvvigionamento di energia, nonché, indipendentemente dal tipo di attività prevista, quelle aventi ad oggetto beni demaniali situati all'interno di strutture portuali di rilevanza economica internazionale o nazionale, ove non abbia sede un'Autorità portuale, e beni destinati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

Per quanto attiene la gestione del demanio, si è provveduto:

- al rilascio delle autorizzazioni ex art. 24 Reg. Cod. Nav. concernenti variazioni al contenuto della concessione demaniale e all'adozione dei provvedimenti di rideterminazione dei canoni ai sensi del decreto interministeriale 19.07.1989, attuativo dell'art. 10, comma 1, della legge 5.5.1989, n. 160 e del decreto ministeriale 5.8.1988, n. 342;
- all'emanazione dei decreti per l'aggiornamento annuo delle misure dei canoni, in attuazione della legge 4 dicembre 1993, n. 494 e del decreto dirigenziale in data 3 dicembre 2009, registrato alla Corte dei Conti il 20.01.2010;
- alla trattazione del contenzioso amministrativo e giurisdizionale in materia;
- alla determinazione dei limiti del demanio marittimo e dell'esclusione dallo stesso di alcune zone, rispettivamente, ai sensi degli artt. 31 e 35 Cod. Nav., nonché alla consegna di beni demaniali marittimi ad altre Amministrazioni in base all'art. 34 del medesimo Codice, come modificato all'art. 1, comma 40, della legge 15.12.2004, n. 308;
- all'esame delle istanze in materia di impianto ed esercizio di stabilimenti e depositi costieri, nonché, nell'ambito dell'attività di ispezione e collaudo dei medesimi stabilimenti e depositi, alla nomina della Commissione interministeriale incaricata di effettuare il collaudo del nuovo deposito costiero di oli minerali di Ravenna della Società Novaol, ai fini dell'esercizio definitivo dell'impianto medesimo, e alla nomina delle Commissioni interministeriali che dovranno effettuare i collaudi dei terminali di rigassificazione offshore della Società Adriatic LNG di Porto Viro e della Società OLT LNG Toscana di Livorno;

- allo svolgimento dell'iter istruttorio in ordine alle richieste avanzate da varie Società ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo n. 387/2003, così come modificato dall'art. 2 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), allo scopo di realizzare impianti eolici offshore in diverse aree del territorio italiano; tale iter è inteso all'accertamento delle condizioni per il rilascio delle concessioni demaniali marittime richieste, ai fini dell'avvio del procedimento di autorizzazione unica di competenza di questo Ministero, sentiti il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Per alcune di tali richieste è terminata la fase istruttoria ed è iniziata, con la convocazione della Conferenza di Servizi, la fase relativa all'autorizzazione.

Sistema informativo demanio marittimo – S.I.D.

Per quanto attiene al Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID), nel corso del 2010, sono proseguite le attività inerenti i contratti stipulati nel quarto trimestre 2009, aventi ad oggetto la gestione ed il potenziamento della struttura hardware dello stesso.

Per quanto riguarda il contratto relativo al Servizio Integrato di Gestione del Sistema, registrato alla Corte dei conti l'8.04.2010, le attività sono proseguite regolarmente. In particolare, è proseguita l'attività di connessione al Sistema dei comuni costieri che ne hanno fatto richiesta. Nel periodo sono stati, infatti, abilitati all'accesso 78 nuovi utenti istituzionali, con un totale complessivo, al 30.12.2010, di oltre 495.

Parallelamente, è stata erogata attività formativa a beneficio di altre 47 Pubbliche amministrazioni locali. Sono, altresì, proseguite, nell'ambito dell'aggiornamento delle basi catastali, l'attività di verifica e di allineamento dei dati cartografici e censuari trasmessi dall'Agenzia del Territorio. In questo contesto, e con specifico riferimento all'ambiente GIS, è proseguito il supporto della società incaricata dei servizi specialistici sullo stesso.

Il sistema idroviario padano-veneto

Per la realizzazione ed il risanamento del sistema idroviario padano-veneto, cui lo Stato provvede a norma delle leggi nn. 413/1998, 388/2000 e 350/2003, nel corso dell'anno 2010, sono stati predisposti i pagamenti delle rate dei mutui contratti dalle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte con gli istituti di credito, per un totale di euro 38.174.767,96.

A seguito della rinegoziazione di alcuni mutui - che ha comportato la riduzione dell'importo delle rate ed il raddoppio dei piani di ammortamento - lo stanziamento confermato annualmente in euro 43.240.560,00 genera una differenza che solo in parte darà copertura al prolungamento dei piani di ammortamento e che comporta la necessità di chiedere, annualmente, la reinscrizione di residui perenti per i pagamenti delle rate di mutuo.

Rimozione d'ufficio di navi (ex art. 72 del Codice della navigazione)

Nell'ambito delle funzioni amministrative di attuazione dell'art. 72 del Codice della navigazione, la competente struttura centrale del Ministero ha curato i rapporti con gli Uffici marittimi periferici, per far fronte alle esigenze di recupero di eventuali relitti di imbarcazioni affondate o incagliate nei pressi delle coste e nei porti di competenza, che costituiscono intralcio o pericolo per la sicurezza della navigazione.

Al riguardo, si evidenzia che lo stanziamento iniziale di bilancio non sempre è sufficiente per garantire il recupero dei relitti e, trattandosi di spese aventi natura obbligatoria, le necessità finanziarie devono essere di volta in volta rappresentate al Ministero dell'economia e delle finanze.

Nel secondo semestre 2010, è stata, infatti, inoltrata al predetto Ministero una richiesta di integrazione fondi per complessivi euro 1.230.000,00 per la rimozione della Motonave "Margaret" nel porto di La Spezia e per la rimozione di n. 5 relitti nel porto di Mazara del Vallo - Palermo, che non ha ancora avuto riscontro.

Circa, poi, il quadro finanziario dei due menzionati programmi di bilancio sui quali si ripartiscono le attività sopra specificate, nel rinviare, per i dati d'insieme, alla tav. 5 allegata, si evidenzia che, dai richiamati dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato, emerge quanto segue:

Programma "Sistemi portuali"

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 87,88;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 87,70
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 63,34.

Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne"

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 98,55;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 96,68:
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 94,52.

✓ **Miglioramento dei servizi di trasporto**

L'obiettivo strategico in esame, correlato ai programmi di bilancio "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", è stato perseguito attraverso l'implementazione della vigilanza da parte delle competenti strutture ministeriali :

- su Trenitalia, mediante il monitoraggio delle attività previste dal Contratto di servizio Treni passeggeri a media e lunga percorrenza;
- sulle linee di collegamento marittimo su cui sono imposti oneri di servizio pubblico;
- sull'ENAC, attraverso il monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico ad esclusione (ai sensi dell'art. 1, cc. 837 e 840 della legge n. 296/2006) dei collegamenti relativi alla continuità territoriale della Regione Sardegna.

Relativamente alla predetta vigilanza su Trenitalia, ricadente specificatamente nel programma di bilancio "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", si evidenzia che, nel corso del 2010, è stato completato l'iter procedurale (CIPE, Corte dei conti) finalizzato alla stipula del nuovo contratto di servizio passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale, sottoposto al regime di obbligo di servizio per il periodo 2009-2014, non ancora, però, sottoscritto dalle parti (MEF, MIT e Trenitalia S.p.A). Nell'ambito della nuova programmazione dell'offerta, così come previsto dall'art. 7 del Contratto di servizio, è stata esaminata una variazione della stessa, a fronte delle mutate condizioni di mercato che hanno evidenziato una contrazione della domanda sul servizio notte, a fronte di una buona tenuta del servizio giorno. Detta rimodulazione, elaborata nell'ambito del perimetro dei servizi di utilità sociale di cui alla delibera CIPE n.122 del 17 dicembre 2009, prevede accorpamento di treni notte, sostituzione di alcune tratte con Bus Gran Turismo ad elevato standard di confort per la Sicilia e la Calabria, miglioramento dei collegamenti giorno sulla Tirrenica Sud, con utilizzo di materiali ETR e nuovi collegamenti IC sulla direttrice Tirrenica e Adriatica. Tale proposta è stata ritenuta accettabile in quanto non comporta aggravio di oneri, trattandosi di compensazione ad offerta invariata in termini di Treni-km così come determinata nel corrispettivo periodo contrattuale.

Ciò premesso, nell'evidenziare che per il precedente contratto, già scaduto, vige la clausola di continuità, in base alla quale è prorogata l'efficacia del medesimo fino alla stipula del successivo, si precisa che la mancata sottoscrizione, come detto, del nuovo contratto comporta che, al di là dei reciproci impegni fondamentali (effettuazione del servizio ferroviario ed erogazione del contributo finanziario pubblico), gli altri elementi contrattuali non hanno maturato quel livello di coerenza che ne renderebbe esigibile la prestazione.

Pertanto, in ordine agli elementi oggetto del suindicato monitoraggio ministeriale correlato all'obiettivo strategico in esame (puntualità entro 30', puntualità entro 60', regolarità, pulizia), nonostante non siano pervenuti dalla Società interessata dati informativi specifici in proposito per ogni singolo treno, è stato possibile rilevare, attraverso le relazioni periodiche fatte pervenire da Trenitalia in ordine al servizio svolto, che le percentuali riferite agli indici di qualità erogata, osservati nel primo semestre 2010 e relativi alla puntualità entro i 30', alla puntualità entro i 60', alla regolarità e alla pulizia dei treni, risultano superiori ai valori massimi di riferimento stabiliti nel contratto.

Nel corso del medesimo anno, sono state, altresì, esaminate le comunicazioni inerenti variazioni ed interruzioni temporanee dei servizi di trasporto dovute a cause imprevedute o imprevedibili, al fine di relazionare in ordine ai casi oggetto di interrogazione parlamentare, mentre le segnalazioni sui disservizi e ritardi dei treni a lunga e media percorrenza, le deliberazioni di protesta al riguardo dei Consigli Comunali, così come le denunce delle Associazioni a tutela dei Consumatori sulle criticità dei servizi erogati sono state costantemente monitorate a garanzia dei servizi di utilità sociale in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione.

In ordine alle altre attività ricadenti nel programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, si rinvia a quanto esposto, nel proseguo della relazione, relativamente all’obiettivo strategico “Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”, evidenziando, da subito, circa il quadro finanziario del medesimo programma, per il quale si rinvia all’unità tav. 5, che dai menzionati dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato e utilizzati, come già detto, per la compilazione della medesima tav. 5, si ricava che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 99,53;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 99,26;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 99,39.

Circa la seconda area di intervento sopracitata correlata all’obiettivo strategico in esame e concernente l’implementazione della vigilanza sulle linee di collegamento marittimo su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, rientrando nel programma “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne”, si fa presente quanto segue.

I servizi di collegamento marittimo con le isole maggiori e minori nazionali per assicurare la continuità territoriale, oggetto di monitoraggio, sono svolti dalle Società Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar e Saremar.

La Società Tirrenia svolge servizi di collegamento marittimo tra la terraferma e le Isole della Sicilia, della Sardegna e le Isole Tremiti, nonché un collegamento internazionale con l’Albania. In particolare, le linee Tirrenia oggetto del monitoraggio, nel corso del 2010, sono state: Napoli/Palermo, Palermo/Cagliari, Civitavecchia/Olbia, Napoli/Cagliari, Genova/Porto Torres, Cagliari/Trapani, Genova/Olbia/Arbatax, Bari/Durazzo, Termoli/Isole Tremiti, nonché le linee di trasporto marittimo merci Livorno/Cagliari, Napoli/Cagliari, Genova/Cagliari e Ravenna/Catania.

La società Siremar gestisce i collegamenti fra la Sicilia e gli arcipelaghi delle Eolie, delle Egadi, delle Pelagie e con l’Isola di Ustica, nonché il collegamento diretto Napoli/Isole Eolie.

La società Caremar assicura i collegamenti fra i Porti di Napoli, di Pozzuoli e di Sorrento con le Isole di Ischia, Capri e Procida nel Golfo di Napoli e fra i Porti di Formia ed Anzio con le Isole di Ponza e Ventotene.

La società Toremar svolge i servizi di collegamento marittimo con le Isole dell’Arcipelago toscano ed in particolare tra il Porto di Piombino e le Isole d’Elba e di Pianosa, il Porto di Santo Stefano e l’Isola del Giglio, il Porto di Livorno e l’isola di Gorgona (per la presenza di una colonia penale) e di Capraia.

La Società Saremar effettua i servizi di collegamento con le isole minori sarde, in particolare dal Porto di Portovesme per le Isole di San Pietro e di Sant’Antioco e dal Porto di Palau per l’Isola della Maddalena, nonché il collegamento internazionale di S. Teresa di Gallura con lo scalo di Bonifacio in Corsica.

Il settore del trasporto marittimo è un tipico settore stagionale caratterizzato da picchi di richiesta di trasporto nella stagione estiva ed in prossimità di festività, ponti ecc., contrapposti a periodi di scarsa richiesta di trasporto, limitato ad assicurare la mobilità delle popolazioni residenti sulle isole. Le società monitorate, al contrario dei concorrenti privati, essendo società sovvenzionate dallo Stato, mantengono soddisfacenti livelli di offerta durante tutto l’anno tali da permettere l’adeguato sviluppo economico-sociale delle isole.

Anche per l’anno 2010, il quadro dei collegamenti marittimi operati dalle predette società sovvenzionate dallo Stato ha garantito il raggiungimento dell’obiettivo di assicurare la continuità territoriale con le isole maggiori e minori nazionali. Dai dati rilevati si è accertato che le omissioni di corsa verificatesi durante tutto l’arco dell’anno si sono esclusivamente limitate alle fattispecie occorse per avverse condizioni meteo marine o per avarie tecniche che hanno imposto il fermo dei mezzi colpiti da guasti.

Si segnala, inoltre, che l’anno 2010 ha visto una forte incidenza del fenomeno delle manutenzioni straordinarie per alcune navi che hanno dovuto necessariamente effettuare lunghe

soste presso i bacini per effettuare lavori di adeguamento strutturale, per uniformarsi alla normativa di sicurezza denominata “Stockholm Agreement”, che prevedeva il divieto di navigazione delle navi non adeguate alla suddetta normativa a partire dal 1° ottobre 2010.

Circa gli altri obiettivi ed attività, nonché il quadro finanziario, inerenti al predetto programma “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne”, si rinvia a quanto riportato in corrispondenza dell’obiettivo strategico “*Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali*”, relativamente a quest’ultime.

Riguardo, poi, alla terza area rientrante nell’obiettivo strategico in parola, relativa all’implementazione della suindicata vigilanza sull’ENAC, con il connesso monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, ad esclusione (ai sensi dell’art. 1 cc. 837 e 840 legge 296/96) dei collegamenti relativi alla continuità territoriale della Regione Sardegna”, si precisa, in particolare, che tale monitoraggio è stato effettuato sulle rotte di Pantelleria-Palermo, Palermo-Lampedusa, Trapani-Pantelleria, Catania-Lampedusa e viceversa per ciascuna delle stesse, nel periodo compreso tra il 1° gennaio ed il 24 agosto 2010, data quest’ultima di scadenza della convenzione stipulata dal vettore Meridiana fly operante sulle predette tratte.

Al fine di razionalizzare l’utilizzazione dei fondi pubblici, si è provveduto a raccogliere i dati di traffico sulle rotte di cui sopra, provvedendo, poi, ad elaborarli per verificare l’andamento del traffico passeggeri.

Inoltre, sempre nel corso del periodo di riferimento e relativamente alle tratte indicate, si è provveduto alla verifica della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate dal vettore esercente le rotte in questione ed il numero di frequenze minime previste dal decreto d’imposizione, per poter valutare l’effettiva regolarità nell’erogazione del servizio in regime di continuità territoriale, attraverso apposite tabelle di monitoraggio-voli all’uopo predisposte.

Laddove si sono registrate discordanze, si è chiesto all’ENAC di relazionare circa le cause che hanno condotto alle difformità.

Circa le ulteriori attività ministeriali correlate al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”, si sintetizzano di seguito alcune delle principali azioni perseguite, nel 2010, dal Ministero nel settore:

Attuazione della semplificazione

E’ proseguito l’esame delle problematiche connesse all’attuazione della semplificazione prevista dall’art. 14, comma 14 e seguenti, della legge 28 novembre 2005, n. 246 (cd. taglia leggi) ed è stata portata a termine la rideterminazione dei tempi di conclusione dei procedimenti amministrativi di cui alla legge n. 241/1990 e successive modificazioni e integrazioni.

Attuazione normativa comunitaria

Si è attivata la procedura di recepimento della direttiva CE 2008/114 dell’8 dicembre 2008, relativa all’individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione. Inoltre, si è conclusa la procedura per l’emanazione del decreto interministeriale per il trattamento dei dati relativi ai passeggeri trasportati, previsto dal decreto legislativo n. 144 del 2 agosto 2007 di recepimento della direttiva CE 2004/82 e sono state affrontate le problematiche inerenti gli aiuti di stato alla SEA, il progetto pilota sulla direttiva 2004/82 e sugli accordi aerei.

Contenzioso

Sono stati seguiti i contenziosi in itinere relativi al decreto ministeriale 8 ottobre 2009 sui diritti aeroportuali e all’inquinamento acustico sull’aeroporto di Ciampino.

Normativa nazionale e relazioni istituzionali

È stata completata la procedura relativa al nuovo regolamento didattico per il VDS (Volo da diporto e sportivo) con apparecchi privi di motore, predisposto dall'Aero Club d'Italia, conclusa con l'emanazione del DPR n.133 del 9 luglio 2010.

Demanio

È proseguita, di concerto con l'Agenzia del Demanio e l'ENAC, la trattazione di alcune problematiche demaniali relative a vari aeroporti ed 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

È proseguita l'attività di predisposizione dei decreti interministeriali per l'affidamento in concessione delle gestioni totali aeroportuali e la trattazione delle procedure di selezione di socio privato e accordi relativi, poste in essere da alcune Società di gestione aeroportuali.

Bilanci e trasferimenti ENAC, AeCI, ENAV

Per quanto riguarda l'ENAC, sono stati approvati con decreti interministeriali (MIT/MEF) l'assestamento al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 56/2009), il bilancio di previsione 2010 (delibera n. 60/2009) ed il bilancio consuntivo 2009 (delibera n. 29/2010).

Si sono definite le istruttorie relative al bilancio di previsione 2011 (delibera n. 49/2010) e all'assestamento al bilancio di previsione 2010 (delibera n. 48/2010).

Inoltre, sono stati trasferiti all'Ente in parola euro 91.897.421,23, per spese di funzionamento e per compensare le minori entrate dell'Ente medesimo, a seguito della riduzione del 75% dei canoni di concessione demaniali dovuti dalle società di gestione.

Per oneri di servizio pubblico relativi allo scalo aeroportuale di Crotone, sono stati trasferiti euro 5.578.161,50, mentre per interventi infrastrutturali sugli aeroporti nazionali sono stati trasferiti euro 64.000.000,00.

Per quanto concerne l'Aeroclub d'Italia (AeCI), sono stati approvati le variazioni al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 8/2009), il bilancio consuntivo 2009 (delibera n. 3/2010), il bilancio di previsione 2010 (delibera n. 7/2009) e le variazioni al bilancio di previsione 2010 (delibera n. 21/2010).

Si è, altresì, provveduto all'istruttoria ed alla successiva approvazione della delibera n. 11/2010 relativa al riaccertamento dei residui attivi e passivi dell'Ente al 31 dicembre 2009, nonché all'istruttoria per l'approvazione del bilancio di previsione 2011 (delibera n. 22/2010).

È stato predisposto il decreto di ripartizione, tra l'AeCI e l'Istituto italiano per la navigazione (IIN), dei contributi statali relativi all'esercizio finanziario 2010.

Si è provveduto a trasferire all'AeCI la somma di euro 268.928,60, quale contributo statale al funzionamento dell'Ente, ed all'IIN la somma euro 26.403,82, quale contributo al funzionamento dell'Istituto.

Con riferimento all'ENAV S.p.A., è stato esaminato il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009, approvato dall'Assemblea dei Soci riunitasi il 27 maggio 2010, e si è provveduto a trasferire al medesimo Ente euro 30.000.000,00 per compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ed euro 21.100.000,00 per assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte dello stesso Ente.

Monitoraggio sull'attività svolta dall'ENAC

Sono stati richiesti all'ENAC gli elementi inerenti il monitoraggio sull'attività svolta dallo stesso Ente, con riferimento a quanto previsto nel Contratto di Programma Stato - ENAC.

In particolare, sono state chieste informazioni sui seguenti argomenti: monitoraggio degli investimenti sugli aeroporti, attività di sorveglianza sulla sicurezza dell'aviazione civile, rispetto del Programma nazionale di sicurezza, attività di vigilanza esercitata verso le società di gestione aeroportuali, sistema E-MOR (segnalazione degli interventi intrapresi relativi agli eventi aeronautici individuati, secondo l'art. 9, comma 2, lettera b del Contratto), ispezioni SAFA e SANA (indicazione dei principali provvedimenti adottati nei casi in cui sono state riscontrate maggiori criticità, in base all'art. 9, comma 2, lettere d ed e del Contratto), ispezioni EASA (richiesta di segnalazione delle azioni correttive adottate conseguenti ai rilievi dell'Agenzia), banche dati, State Safety Program.

È stata, inoltre, evidenziata all'ENAC l'attuale situazione operativa delle Commissioni aeroportuali antirumore, la cui costituzione è prevista dal D.M. 31.10.97.

Contratti di programma ENAC/gestori aeroportuali

Nell'anno di riferimento, si è, innanzitutto, rideterminata la composizione del gruppo di lavoro permanente, incaricato di esaminare e valutare i Contratti in argomento.

Sono stati approvati con decreto interministeriale, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, i Contratti relativi agli aeroporti di Bari (n. 148 del 23 marzo 2010) e di Brindisi (n. 65 del 29 gennaio 2010), per il periodo 2009-2012, ed è stato, altresì, perfezionato il decreto interministeriale (n. 981 del 10 dicembre 2010) di approvazione del Contratto di programma relativo allo scalo di Bologna, riferito al periodo 2010-2013.

E' stata, inoltre, effettuata la valutazione dello schema di Contratto di programma relativo allo scalo di Palermo, inerente al periodo 2010-2014.

Tariffe, tasse e diritti aeroportuali

Per quanto concerne gli aeroporti di Venezia Tessera, Milano Malpensa, Milano Linate e Roma Fiumicino, dopo aver esaminato le risultanze dell'istruttoria svolta dall'ENAC, sono stati predisposti gli schemi dei relativi decreti interministeriali di approvazione delle anticipazioni tariffarie, di cui all'art. 2, comma 200, della legge n. 191/2009.

Si è anche emanato il decreto di aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2010 in data 4 ottobre 2010 e pubblicato sulla G.U. n. 289 dell'11 dicembre 2010.

Si è, infine, assicurata la propria collaborazione al Ministero dell'interno in ordine alla problematica della destinazione del fondo istituito per il servizio antincendio svolto dai Vigili del Fuoco in ambito aeroportuale (leggi n. 296/2006 e n. 2/2009).

Oneri di servizio pubblico

Regione Sicilia

Si è partecipato alla Conferenza di servizi indetta per la revisione del regime onerato relativo ai collegamenti con le isole minori della Regione e, contestualmente, sono stati verificati, con la collaborazione della Rappresentanza permanente a Bruxelles, gli orientamenti della Commissione europea in merito ai tempi di pubblicazione sulla G.U.U.E. dell'invito a partecipare alla gara correlata al regime onerato.

Successivamente, il vettore Meridiana ha accettato la proroga dell'attuale convenzione, alle stesse condizioni economiche e tecnico-operative.

Una seconda Conferenza di servizi si è tenuta al fine di un nuovo esame del contenuto dell'imposizione e si è, poi, richiesto l'inserimento nella legge finanziaria 2011 di un finanziamento a carico dello Stato, pari ad euro 10.000.000,00 annui, per il triennio 2011/2013, al fine di assicurare la continuità territoriale.

Sono stati, infine, predisposti sia il nuovo decreto impositivo (n. 987 del 15 dicembre 2010) sulle rotte Pantelleria-Trapani, Pantelleria-Palermo, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania e viceversa per ciascuna delle medesime rotte, che il bando di gara e la relativa nota informativa per

la Commissione europea, dandone contestuale comunicazione all'IBAR, all'ASSAEREO ed ai gestori e vettori interessati.

Regione Sardegna

Sono state rappresentate alle parti interessate osservazioni e proposte di modifica dello schema di regolamentazione del trasferimento di funzioni Stato/Regione sulla continuità territoriale, come previsto nell'art. 1, commi 837 e 840, della legge n. 296/2006, segnalando anche le relative criticità.

Si è partecipato alla Conferenza di servizi, indetta al fine di prorogare le convenzioni con i vettori interessati, per assicurare, in attesa di un nuovo provvedimento impositivo, la mobilità dei cittadini della Regione.

Si è, poi, interessata la Commissione europea a valutare una possibile estensione del diritto alla tariffa agevolata anche a cittadini non residenti, purché nati in Sardegna.

Si è partecipato a due ulteriori riunioni della Conferenza di servizi, tese ad individuare i parametri su cui articolare una nuova imposizione e ad una riunione con le parti interessate, in merito alla procedura di certificazione dell'aeroporto di Tortoli, individuato come nuovo scalo da e per il quale effettuare collegamenti.

Si sono anche segnalate alla Regione incongruenze circa le "ipotesi di compensazione sulla tariffa unica", formulando proposte atte a ribassare di 1 euro la tariffa non residenti sul collegamento Alghero-Milano Linate e viceversa.

Si è, infine, comunicato alla Commissione europea, all'IBAR, all'ASSAEREO, ai gestori ed ai vettori interessati, l'intendimento di sottoporre a nuovi oneri alcuni collegamenti degli scali sardi di Cagliari, Alghero, Olbia e Tortoli.

Regione Calabria

- Scalo di Crotone

Sono stati predisposti il decreto ministeriale n. 18 del 22 gennaio 2010, di affidamento dei servizi di linea sulla rotta onerata Crotone-Milano Linate e viceversa e di approvazione della Convenzione sottoscritta il 26 novembre 2009 fra l'ENAC e la Società Alitalia C.A.I. S.p.A., nonché il decreto ministeriale n. 23 del 27 gennaio 2010, di affidamento dei servizi aerei di linea sulla rotta onerata Crotone-Roma Fiumicino e viceversa e di approvazione della relativa Convenzione.

Si è, poi, data comunicazione alla Rappresentanza permanente a Bruxelles dell'aggiornamento delle tariffe di volo, a seguito della variazione del costo del carburante e del cambio euro/dollaro, sulle rotte onerate di cui sopra.

- Scalo di Reggio Calabria

Si è predisposto il decreto ministeriale n. 227 del 16 aprile 2010, di imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Reggio Calabria-Venezia Tessera, Reggio Calabria-Torino Caselle, Reggio Calabria-Milano Malpensa, Reggio Calabria-Bologna Borgo Panigale, Reggio Calabria-Pisa San Giusto e viceversa per ciascuna delle stesse. Unitamente, sono stati predisposti anche lo schema del bando di gara e la comunicazione alla stessa Commissione, per l'informativa da pubblicarsi sulla G.U.U.E.

A seguito dell'esito negativo di detta gara, andata deserta, si è reso necessario predisporre il decreto ministeriale n. 748 del 12 ottobre 2010, di abrogazione del precedente decreto n. 227.

Regione Toscana

Si è predisposto il decreto ministeriale n. 280 del 10 maggio 2010, di imposizione di oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei di linea relativi alle rotte Elba Marina di Campo-Firenze ed Elba Marina di Campo-Pisa e viceversa, unitamente alla relativa comunicazione per la Commissione europea, al bando di gara ed a due note informative per la Commissione medesima.

Anche in questo caso, la procedura negoziale ha sortito esito negativo, per cui si è predisposto un nuovo decreto (n. 988 del 15 dicembre 2010), di modifica del precedente decreto n. 280.

Regione Trentino Alto Adige

Si è predisposto il decreto ministeriale n. 19 del 22 gennaio 2010, di concessione alla Società Air Alps del diritto di esercitare in esclusiva il servizio aereo di linea sulla rotta Bolzano-Roma Fiumicino e viceversa, nonché di approvazione della convenzione sottoscritta in data 30 novembre 2009 dall'ENAC e dalla Air Alps medesima per lo svolgimento del servizio.

Regione Liguria

A seguito degli esiti di un'apposita Conferenza di servizi, si è predisposto il decreto ministeriale n. 625 del 2 settembre 2010, di abrogazione del precedente decreto n. 102 del 5 agosto 2008 che imponeva oneri di servizio pubblico sul collegamento Albenga-Roma Fiumicino e viceversa.

Regione Valle d'Aosta

A seguito di apposita Conferenza di servizi per la definizione degli oneri di servizio pubblico sul servizio aereo di linea tra l'aeroporto regionale "Corrado Gex" di Saint-Christophe (Aosta) e l'aeroporto di Roma Fiumicino, si è fornita la prescritta informazione circa l'intendimento di procedere a detta imposizione ai gestori, ai vettori interessati ed alla Commissione europea.

Regione Piemonte

A seguito dell'esito negativo della procedura negoziata, indetta dall'ENAC per la presentazione di offerte relative al collegamento Cuneo-Roma e viceversa, si sono sollecitati gli orientamenti e le valutazioni della Regione.

Attività di carattere generale

Sono stati forniti elementi informativi alla Commissione europea, su richiesta della medesima, sia in merito all'applicazione del Regolamento CE n. 95/93 (norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità) presso gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Roma Fiumicino, che riguardo alle tasse di imbarco, applicabili ai voli operati da vettori aerei svizzeri, in vigore presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Venezia Marco Polo.

Sono state predisposte, avvalendosi anche di elementi forniti dall'Enac, le due relazioni semestrali al Parlamento in tema di processo di liberalizzazione del trasporto aereo, previste dalla normativa vigente.

Sistema aeroportuale italiano e relative problematiche

E' stato richiesto all'ENAC, riguardo agli adempimenti relativi alla revisione della rete di trasporto transeuropea TEN-T, di collaborare per l'aggiornamento della cartografia della rete aeroportuale nazionale, nell'ambito della stessa rete.

In merito alla tematica in argomento, sono proseguiti i processi conseguenti:

- 1) all'ipotesi di classificazione degli aeroporti di interesse nazionale, in considerazione di quanto previsto in materia dall'art. 698 del Codice della Navigazione, il quale stabilisce che devono essere individuati gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale;
- 2) all'applicazione di quanto disposto dal d.lgs. 85/2010, attuativo delle norme sul federalismo demaniale in materia di aeroporti;
- 3) all'applicazione degli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo delle reti degli aeroporti TEN-T, in base alla Decisione (EU) n. 661/2010 della stessa Unione in materia, con l'applicazione dei relativi criteri per gli scali nazionali.

Problematiche relative agli aeroporti militari aperti al traffico civile

Si sono esaminate le problematiche della fornitura dei servizi di navigazione aerea negli aeroporti di Verona, Treviso, Rimini, Brindisi e Comiso, nonché, in collaborazione con il Ministero della difesa, quella concernente il passaggio dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica militare all'ENAV. Quest'ultima problematica è stata discussa in diversi ambiti ed, in particolare, nel Comitato Eurocontrol.

Impatto ambientale

Sono state affrontate diverse problematiche sulla corretta applicazione delle normative vigenti in materia, come la riduzione dei consumi energetici in ambito aeroportuale, delle emissioni di anidride carbonica e di gas serra, nonché per incrementare l'utilizzo delle fonti rinnovabili e per ottimizzare il trattamento, il riciclo e lo smaltimento dei rifiuti e la riduzione dei consumi idrici.

Aeroporti

Sono state esaminate specifiche questioni relative ai singoli aeroporti nazionali. Si riportano, di seguito, le problematiche di maggior evidenza trattate e relative ai seguenti scali:

- Agrigento: è stato chiesto all'ENAC il parere in merito alla realizzazione dello scalo, in ordine alla quale il Presidente della Regione Siciliana ha chiesto la convocazione di una Conferenza di Servizi;

- Fiumicino: è stata inoltrata una richiesta all'ENAC riguardante informazioni sul Piano di Sviluppo dello scalo, con periodici aggiornamenti sullo stato dell'iter adottato per l'approvazione del medesimo;

- Foggia: sono state inoltrate richieste da parte di alcuni Comuni sul potenziamento del trasporto aereo dello scalo;

- Cagliari: sono state elaborate valutazioni in merito allo schema di decreto interministeriale concernente le dismissioni dei beni del demanio militare aeronautico dello scalo;

- Arezzo: è stata inoltrata una richiesta all'ENAC in merito alle autorizzazioni concesse per l'attività di aerotaxi, alle specifiche prescrizioni e raccomandazioni in materia, alla conformità ai requisiti di compatibilità aeronautica dell'intervento necessario per poter svolgere la stessa attività e chiarimenti riguardo alla gestione dell'infrastruttura aeroportuale;

- Salerno: è stata inoltrata una richiesta di parere all'ENAC in merito all'inserimento dello scalo nella tabella A ex legge 930/80 per l'espletamento del servizio antincendio aeroportuale da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;

- Venezia Tessera: è stata inoltrata una richiesta di parere all'ENAC riguardo all'affermazione da parte di SAVE della presunta incompatibilità dell'attività che la società Augusta intenderebbe svolgere nello scalo;

- Taranto: è stata riscontrata la richiesta dell'ENAC in merito alla proroga dell'autorizzazione per l'attività cargo extra comunitaria per lo scalo, correlata alla designazione del medesimo scalo quale aeroporto doganale;

Fiumicino e Malpensa: sono stati forniti elementi in merito alla relazione conclusiva dell'indagine di controllo della Corte dei Conti concernente la gestione economica dei beni demaniali di tali scali;

- Palermo: è stata inoltrata una richiesta al Presidente della Regione Sicilia, all'ENAC ed al Sindaco del Comune di Isola delle Femmine di elementi in merito all'installazione del sistema radar meteo per la rilevazione del fenomeno del "Wind Shear", anche in riferimento all'incidente verificatosi in data 25.9.10; sono stati, inoltre, chiesti chiarimenti specifici all'ENAC in merito al suddetto incidente;

- Comiso: è stato predisposto lo schema di decreto interministeriale relativo all'attribuzione ad ENAV della fornitura dei servizi di navigazione aerea dello scalo;

- Rimini: sono state fornite indicazioni alla Società Aeradria riguardo alle crescenti difficoltà operative per l'espletamento dei servizi di navigazione aerea da parte dell'A.M. per l'aviazione civile, dovute alla scarsità dei finanziamenti;

- Crotone: si è fornita collaborazione alla Provincia di Crotone per di definire le linee programmatiche dello scalo;
- Aeroporti laziali: è stata avviata la valutazione del piano di sviluppo, presentato da A.d.R., degli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e Viterbo;
- Bari e Brindisi: è stata avviata la valutazione del monitoraggio, effettuato da ENAC, sui piani degli investimenti relativi ai Contratti di Programma dei due Aeroporti.

Sicurezza del trasporto aereo

Security aeroportuale

In ambito C.I.S.A. e relativi sottocomitati:

- sono state trattate varie tematiche riguardanti la security aeroportuale; in particolare l'adozione in via sperimentale dei body scanner in alcuni aeroporti, la questione sollevata dal vettore Ryanair inerente la validità dei titoli di identificazione dei passeggeri sulle tratte nazionali, l'aggiornamento del Piano di Sicurezza Nazionale a seguito dell'entrata in vigore delle nuove norme europee in materia di security, la modifica della scheda n.5 del Piano di sicurezza nazionale ed un nuovo sistema di rilascio della carta di imbarco attraverso il telefonino in alcuni aeroporti;
- sono stati forniti all'ENAC contributi relativamente alla redazione della relazione accompagnatoria della proposta di direttiva sul percorso formativo del personale in materia di sicurezza dell'aviazione civile, percorso previsto nel regolamento comunitario n. 185/2010, con inserimento delle disposizioni del caso in uno specifico regolamento tecnico ENAC riguardante la formazione sulla security.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, sono stati richiesti all'ENAC gli elementi inerenti alle mancanze riscontrate nel sistema di sicurezza dello scalo ed alle conseguenti misure ed azioni intraprese per l'eliminazione delle medesime.

Safety

Tra le principali azioni poste in essere, si segnalano

- richiesta all'ENAC di fornire una descrizione delle misure proposte all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) necessarie per porre rimedio ai rilievi riscontrati dalla stessa Agenzia attraverso l'ispezione comunitaria sulla standardizzazione 10.2009, riguardante la safety aeroportuale e avente come riferimenti normativi il regolamento (CE) n. 1702/2003 ed il regolamento (CE) n. 2042/2003;
- richiesta all'ENAC ed all'Aeroclub di informazioni in merito alle iniziative adottate su alcuni incidenti aeronautici, tenendo in considerazione le raccomandazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza la volo (ANSV);
- emanazione in data 11.06.2010 di un'apposita direttiva per la stagione estiva, con richiesta all'ENAC di svolgere una più rigorosa ed incisiva azione di sorveglianza nei confronti dei soggetti che influenzano la qualità e la sicurezza del sistema del trasporto aereo nel periodo di maggiore utilizzo dello stesso;
- richiesta all'ENAC di informazioni relative alle problematiche causate alla navigazione aerea dalla diffusione delle ceneri vulcaniche e richiesta di aggiornamenti in merito allo stato di definizione del Nuovo Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio di eliporti, con particolare riferimento alla presunta abolizione del servizio antincendio;
- richiesta al Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le Comunicazioni - di dare risoluzione alla problematica posta dall'ENAV in merito al verificarsi, in diversi aeroporti, di interferenze alle frequenze UHF utilizzate dalla stessa Società per la gestione ed il controllo della movimentazione a terra di veicoli e mezzi sull'area di manovra aeroportuale;
- richiesta di parere all'ENAC ed all'ENAV riguardo alla proposta di "Performance target" presentata dalla Performance Review Body alla Commissione Europea ed ai possibili riflessi sui livelli di sicurezza nel sistema del trasporto aereo e sulla stabilità dell'intero sistema ATM;

- partecipazione ai lavori di avvio del processo volto al riesame del quadro normativo ATM, in riferimento al mutato programma normativo ed operativo della gestione dello spazio aereo e della fornitura dei servizi di ATM, alla luce dell'emanazione dei regolamenti europei conseguenti all'istituzione del Cielo Unico Europeo.

Comitato di coordinamento dell'attività italiana presso Eurocontrol, Commissione europea ed ICAO

Si è assicurata l'organizzazione e la partecipazione alle riunioni tenutesi dal Comitato di coordinamento dell'attività italiana presso Eurocontrol, Commissione Europea ed ICAO nelle materie attinenti il controllo del traffico aereo (ATM).

Handling

Si è affrontata con l'ENAC la tematica del questionario trasmesso dalla Commissione Europea dei Trasporti, riguardante l'inserimento degli elementi necessari per una revisione della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Volo da diporto e sportivo (VDS)

Sono state inoltrate all'ENAC richieste di osservazioni e di parere sul regolamento tecnico-operativo-didattico predisposto dall'AeCI per apparecchi VDS dotati di motore, in base al testo approvato dal Consiglio Federale dello stesso AeCI in data 25.09.2010.

ENAV

E' stato chiesto all'ENAC il parere in merito alla relazione ed agli elaborati del Piano degli Investimenti ENAV 2010-2012 e sono stati forniti chiarimenti al Ministero dello sviluppo economico - Dipartimento per le Comunicazioni - riguardo alle competenze in materia di rilascio di consensi all'uso di frequenze radioelettriche ad ENAV S.p.a

Aviazione generale

Sono stati richiesti all'ENAC elementi in merito a quanto segnalato dall'Associazione proprietari e piloti di aeromobili riguardo all'indisponibilità di distributori di carburante per aeromobili ed alle restrizioni al traffico privato, attuate dai gestori su diversi aeroporti nazionali

E' stato, inoltre, richiesto all'ENAC di fornire osservazioni e commenti riguardo alle risoluzioni dell'AOPA Italia in merito a vari aspetti afferenti l'aviazione generale.

Barriere architettoniche

E' stato chiesto all'ENAC un aggiornamento dei dati afferenti la corretta applicazione del reg. (CE) n.1107/2006, in base anche a quanto previsto in materia nel Contratto di Programma Stato-Enac.

Contratto di programma fra Stato ed ENAC 2011-2013

Nel corso dell'anno 2010, è giunta a conclusione la serie di incontri già avviati con le strutture dell'ENAC, ai fini del rinnovo del contratto di programma fra Stato ed ENAC medesimo, contratto avente validità triennale, a norma dell'art. 3, commi 1 e 2, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente.

In esito a tali incontri, è stato elaborato un nuovo testo di articolato negoziale, da sottoporre all'esame dell'apposito gruppo misto di lavoro, costituito da tutti i soggetti istituzionali al riguardo interessati.

Contratto di programma e contratto di servizio Stato/ENAV S.p.A. 2010-2012

Si è proseguito nell'attività di definizione degli schemi dei suindicati contratti di programma e di servizio fra Stato ed ENAV S.p.A., quali risultanti dalla serie di riunioni multilaterali svoltesi sia in sede ristretta con i due appositi gruppi, sia in sede allargata con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali al riguardo interessati.

Nell'arco temporale considerato, hanno formato oggetto di peculiare attenzione le seguenti rilevanti questioni:

- definizione delle clausole contrattuali concernenti il tasso minimo di efficientamento aziendale da richiedersi all'ENAV S.p.A. per il corrente periodo negoziale 2010-2012, secondo l'innovativa metodologia del *cost cap*, sostitutiva dell'attuale sistema tariffario del *cost recovery*;
- definizione delle clausole contrattuali concernenti le ipotesi di sanzioni per eventuale inadempimento.

Servizi di navigazione aerea e passaggio di status di aeroporti

Si è ulteriormente approfondita la complessa problematica concernente il trasferimento di alcuni aeroporti nazionali dal demanio militare aeronautico al demanio civile aeronautico, con conseguente cambio di *status* giuridico degli aeroporti medesimi.

Al riguardo, si evidenzia che una particolare attenzione è stata dedicata all'apertura al traffico aereo civile dell'aeroporto di Comiso, la cui dismissione dal demanio militare aeronautico è stata, da ultimo, formalizzata con apposito decreto ministeriale di concerto difesa/infrastrutture e trasporti/economia e finanze, in data 14 dicembre 2010.

La problematica di cui trattasi ha potenziali riflessi anche sul ruolo dell'ENAV S.p.A., quale soggetto affidatario dei relativi servizi di navigazione aerea e sul contenuto dei contratti sopra indicati.

Tariffe per i servizi della navigazione aerea

Ha parimenti costituito oggetto di peculiare attenzione l'apposito schema di decreto ministeriale di concerto infrastrutture e trasporti/economia e finanze, riguardante la determinazione della tariffa di terminale per il medesimo anno 2010. Il relativo iter di formalizzazione è tuttora in corso, per quanto di competenza del Dicastero dell'economia e delle finanze.

Relazioni comunitarie e internazionali

Per quanto concerne il settore internazionale, l'attività di competenza è diretta alla promozione di accordi aerei, che nell'ambito dei vari interessi del mercato e dell'industria, disciplinano i diversi aspetti coinvolti come la sicurezza, la designazione dei vettori, la consultazione tra le Parti, ecc.

L'emendamento "salva Malpensa" (legge 28 gennaio 2009 n. 2 – art. 19, comma 5 bis) ha continuato, nel corso del 2010, a far sentire il proprio influsso, determinando tutta una serie di iniziative bilaterali sulla base di una continua ricognizione degli accordi aerei suscettibili di revisione a seguito dell'interesse manifestato dai vettori italiani o segnalato dalla Controparte.

Di seguito sono indicati i vari Paesi che nel corso dell'anno sono stati oggetto di iniziative nel settore aeronautico:

PANAMA, FEDERAZIONE RUSSA, IRAQ, VIETNAM, NIGERIA, INDIA, KAZAKHSTAN, TUNISIA, QATAR, TURCHIA, MAURITIUS, HONG KONG, ETIOPIA, ERITREA, SINGAPORE, EGITTO, BANGLADESH, MESSICO, EMIRATI ARABI UNITI, LIBIA, TANZANIA, MOZAMBICO, BAHRAIN, BRASILE, ARMENIA, ALGERIA, ARABIA SAUDITA.

In particolare, nel corso dell'anno, si sono tenute consultazioni aeronautiche con i seguenti Paesi:

NIGERIA	consultazioni tenute a Roma il 28 e 29 aprile
VIETNAM	consultazioni tenute a Roma il 10 e 11 maggio
FEDERAZIONE RUSSA	consultazioni tenute a Pietroburgo il 1 e 2 luglio
BAHRAIN	consultazioni tenute a Roma l'11 novembre.

Inoltre, sono state inviate proposte di revisione degli accordi bilaterali esistenti a tutta una serie di Paesi, con molti dei quali è stato anche possibile giungere ad elaborare un testo definitivo concordato dalle Parti, come ad esempio nel caso del Panama.

Nell'ambito della rinnovata impostazione dei negoziati aeronautici tesi ad una sempre maggiore liberalizzazione, si sono tenute diverse riunioni di coordinamento con il Ministero degli Affari Esteri e con l'ENAC.

Rilevanti contributi, poi, sono stati forniti alla preparazione di diverse conferenze internazionali, tra cui:

- Conferenza Internazionale sul Trasporto Aereo in tema di "Spazio Mediterraneo della Mobilità"
La Conferenza si è tenuta a Trieste il 4/5 febbraio 2010.

Quale contributo alla preparazione della Conferenza, è stata predisposta una relazione dettagliata sulla situazione del trasporto aereo nell'ambito dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, ivi compresi quelli facenti parte della Comunità Europea.

- 37^a Assemblea Generale dell'ICAO

Dal 28 settembre all' 8 ottobre si è tenuta a Montreal la 37^a Assemblea Generale dell'ICAO. Nel corso dei lavori si è proceduto alla rielezione del Consiglio Esecutivo, massimo organo direttivo dell'Organismo, composto da tre categorie di Paesi, differenziati in base all'importanza nella policy del trasporto aereo, degli investimenti infrastrutturali e delle tecnologie sviluppate e applicate nel settore. In tale circostanza, l'Italia ha conseguito la quarta posizione nella prima fascia con un totale di 146 preferenze. Tra le principali tematiche affrontate si menzionano, in particolare, la sicurezza e l'inquinamento. Sono stati seguiti i lavori dell' Assemblea ed i problemi legati alla rielezione dell'Italia nel Consiglio Esecutivo, anche se per motivi di bilancio, non è stato possibile partecipare direttamente.

- MEET 2

Nei giorni 8 e 9 novembre si è svolta a Roma la seconda Conferenza Ministeriale sull'Ambiente e l'Energia nei Trasporti a livello mondiale (MEET 2). Tale Conferenza, che segue il primo incontro tra gli Stati coinvolti, svoltosi in Giappone nel mese di gennaio 2009, è stata preparata anche da rappresentanti del Ministero.

Nell'annesso alla Dichiarazione finale si sottolinea l'impegno degli Stati a rispettare gli obiettivi definiti nella 37^a Assemblea ICAO; in particolare gli Stati si sono impegnati per il prossimo triennio a sviluppare standard più bassi di emissioni di CO₂.

Per quanto concerne le problematiche comunitarie del trasporto aereo, le stesse sono seguite dalle competenti strutture in stretta collaborazione con la Rappresentanza d'Italia a Bruxelles presso l'Unione Europea, nonché con l' ENAC.

Di seguito sono indicate le principali iniziative dell'anno 2010:

Riforma del Cielo Unico Europeo. Fase II.

Le competenti strutture ministeriali hanno seguito le problematiche correlate al nuovo pacchetto di proposte normative, presentato nel 2009, in un'ottica applicativa e di implementazione pluriennale, che si prefigge di migliorare la qualità della gestione del traffico aereo, puntando tra l'altro su obiettivi di tutela dell'ambiente, di efficienza e di sicurezza, in accordo con i dettami tecnici stabiliti dall'ICAO (International Civil Aviation Organization).

Inoltre, le medesime strutture hanno continuato a seguire anche l'iniziativa "Blue Med", con la quale si vuole raggiungere un'omogenea configurazione dei blocchi funzionali di spazio aereo anche nella zona sud-orientale dell'area mediterranea.

Proposta di revisione della normativa comunitaria sull'assegnazione bande orarie (SLOT) negli aeroporti

Su tale argomento è stato inizialmente analizzato il dossier contenente la proposta, da parte della Commissione Europea, della possibile revisione del Regolamento 95/93 e s.m. relativo a norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie (SLOT) negli aeroporti della Comunità. E'

stato quindi esaminato, in occasione di un incontro di coordinamento tenutosi il 24 novembre 2010 cui hanno partecipato, oltre al Ministero, ASSOCLERANCE ed ENAC, il questionario posto dalla Commissione relativamente ai possibili punti da emendare: “Secondary Trading”, “Primary Allocation”, “Local Rules”, “Independence of coordinators, transparency and enforcement”.

Tali punti hanno, poi, costituito la struttura portante della prima riunione indetta dalla Commissione Europea e svoltasi a Bruxelles il giorno 29 novembre 2010 cui ne seguiranno altre per l’anno 2011.

Negoziato aereo con gli Stati Uniti

L’accordo tra l’Unione europea e gli Stati Uniti, entrato in vigore il 30 marzo 2008, ha segnato un primo passo importante verso la liberalizzazione del settore trasporto aereo internazionale. Tuttavia l’obiettivo finale dell’Unione europea è quello di creare uno Spazio Aereo transatlantico: un mercato unico del trasporto aereo con flussi di circolazione di investimento senza restrizioni, per affrontare le nuove sfide come la sicurezza e l’ambiente.

A tal fine, nel corso del 2010 si sono tenute varie tornate negoziali che hanno portato alla finalizzazione di un Protocollo di modifica dell’Accordo firmato nel 2007.

Negoziati aeronautici comunitari

E’ proseguita l’attività di stretta cooperazione tra Commissione e Autorità Aeronautiche degli Stati Membri per la preparazione e definizione di una serie di accordi aerei con i Paesi Terzi a norma di quanto previsto dal Regolamento 847/2004.

Partecipazione ai lavori del Consiglio dell’Unione Europea su altri temi

Partecipazione della UE ai lavori dell’Assemblea Generale dell’ICAO:

E’ stato sottoscritto un *Memorandum of Cooperation*(MoC) tra ICAO e UE che mira a stabilire una più stretta cooperazione tra i due organismi nei campi della sicurezza e protezione aerea, della gestione del traffico e della tutela dell’ambiente.

Negoziati per accordi aeronautici dell’Unione Europea con la Repubblica Federale del Brasile e con Singapore:

La Commissione ha espresso una decisiva soddisfazione per la conclusione di un accordo orizzontale e di un accordo sulla sicurezza con il Brasile e ritiene che sussistano tutti i presupposti per finalizzare anche un accordo globale. Nel contempo, da parte italiana è stato finalizzato un accordo aereo bilaterale con il Brasile coerente con tale prospettiva.

Per quanto concerne Singapore, la Commissione, nel corso del 2010, pur manifestando un certo consenso per un eventuale accordo globale, ha evidenziato, accanto ad elementi che farebbero prevedere un rapido svolgimento dei negoziati, anche alcune considerazioni che potrebbero indurre ad una più approfondita riflessione.

Misure in materia di sicurezza aerea

Nel Consiglio Trasporti, svoltosi a Bruxelles il 2 dicembre 2010, la Commissione ha sottoposto al Consiglio un articolato rapporto sulle misure di sicurezza nel settore del trasporto aereo di merci, elaborato sulla base del lavoro condotto dagli esperti nazionali.

Ciò premesso, si sottolinea la fondamentale importanza per tutto il settore aereo che sia data finalmente completa attuazione a quanto previsto dalla legge n. 248/2005 (c.d. requisiti di sistema), al fine di dare trasparenza al settore, di avere tariffe connesse ai costi, di consentire la programmazione e la realizzazione degli investimenti in relazione allo sviluppo previsto nei singoli aeroporti. Ciò può avvenire solamente con l’approvazione di tutti i contratti di programma ENAC-gestori aeroportuali.

Appare, inoltre, di importanza strategica sia giungere alla individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali d’interesse nazionale, ai sensi dell’art. 698 del Codice della Navigazione, sia definire un Piano Nazionale degli Aeroporti o specifiche linee d’azione (“action plans”, come definiti nei recenti documenti di programmazione del Dicastero) al fine di favorire il trasporto

aereo, di indirizzare correttamente le risorse disponibili e di sviluppare le necessarie interconnessioni con le altre modalità di trasporto, per migliorare sia la mobilità delle persone che il trasporto delle merci e per causare il minor impatto ambientale possibile, sulla base della richiesta di trasporto che si genera nel Paese.

Infine, in ordine al quadro finanziario del programma di bilancio di “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo” cui ineriscono l’obiettivo strategico in esame e le predette attività di settore, si precisa, nel rimandare all’unita tav. 5 per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti, che dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato, ai fini della compilazione di detta tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 99,86;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 99,81;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 86,42.

Priorità politica 3 “Sicurezza”

Obiettivi strategici correlati:

✓ *Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri.*

L’obiettivo in argomento risulta correlato a due diverse aree di intervento:

- 1) l’area degli sbarramenti e delle opere di derivazione da invasi, concernente il settore delle dighe, in ordine al quale sono stati già specificati i principali interventi posti in essere, nell’anno 2010, dalle competenti strutture ministeriali, riportati, in precedenza, unitamente a quelli concernenti l’altro obiettivo strategico “*Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche*” avente riflessi sul medesimo settore ma correlato alla diversa priorità politica denominata “*Sviluppo delle infrastrutture e delle Grandi Opere*”;
- 2) l’area della messa in sicurezza degli edifici scolastici, in merito alla quale si segnala, innanzitutto, la prosecuzione delle attività per la realizzazione del Piano straordinario ad essa finalizzato, finanziato con delibere CIPE del 2004 e del 2006. Nel loro complesso, ad oggi, è possibile registrare la concreta attivazione da parte dagli Enti locali beneficiari di 1283 interventi pari all’81% dei 1593 interventi programmati. Tali interventi hanno utilizzato il 76% delle risorse pari a circa 371,048 milioni di euro.

A tali attività si affiancano quelle rivolte a dare attuazione all’Intesa, di cui questo Ministero si è reso co-promotore, sancita in sede Conferenza Unificata il 28 gennaio 2009, con la quale sono stati emanati gli “indirizzi per prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali negli edifici scolastici” prevedendo, fra l’altro, una estesa attività di verifica tecnica finalizzata ad accertare la vulnerabilità degli edifici scolastici legata agli elementi non strutturali. Sulla scorta dei primi dati risultanti dalle predette verifiche si è predisposto un “Primo Programma straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico finalizzati alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici a valere sulle risorse del Fondo infrastrutture di cui all’art. 18, lettera b), del decreto legge n. 185/2008 nell’ambito dell’assegnazione della delibera CIPE n. 3 del 6 marzo 2009, al fine di consentire il regolare svolgimento delle attività scolastiche. Detto programma, approvato dal CIPE con la delibera n. 32 del 13 maggio 2010, ha destinato 358,422 milioni di euro a fronte di 1706 interventi sull’intero territorio nazionale. A partire da tale ultima data si è dato corso alla materiale attuazione del programma attraverso la stipula e registrazione delle convenzioni con gli Enti locali beneficiari dei finanziamenti.

Ciò premesso, si precisa che le attività di realizzazione o ristrutturazione delle infrastrutture scolastiche gravano ordinariamente sul programma di bilancio "Edilizia statale e interventi speciali" al quale afferiscono, altresì, gli interventi concernenti:

- l'edilizia penitenziaria e di altri edifici pubblici demaniali: attualmente 8 Istituti penitenziari risultano coperti da finanziamento con risorse provenienti dal Fondo Aree Sottosviluppate (F.A.S.) ed in corso di completamento a cura dei competenti Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche, in base al programma straordinario condiviso con il Ministero della Giustizia (Cagliari, Sassari, Tempio Pausania, Oristano, Forlì, Rovigo, Savona e Reggio Calabria). Tale programma è stato approvato dalla delibera CIPE n. 58 del 31 luglio 2009, che ha destinato la somma di 200 milioni di euro per gli interventi sopra citati, mediante l'impiego di risorse del Fondo Infrastrutture. Ad oggi complessivamente la somma erogata per l'avanzamento dei lavori ammonta a 131,00 milioni di euro;

- la salvaguardia di Venezia e della laguna: nell'ambito degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna, di cui alla legge 29 novembre 1984, n. 798 e successive modificazioni, la competente struttura ministeriale cura l'attuazione di importanti adempimenti amministrativi.

Come contributo istruttorio alla Relazione annuale del 2010 su detti interventi, è stata prospettata l'introduzione di un codice d'identificazione univoco, al fine di innovare il controllo dei medesimi interventi. Nel 2010, per l'attuazione della suddetta legge, sono stati corrisposti circa 350 milioni di euro, sia con pagamenti diretti ai soggetti creditori, sia con assegnazioni al competente Provveditorato per un totale di 250 operazioni.;

- l'attuazione di interventi speciali (Decreto Reggio Calabria): sono proseguite le attività di impulso e monitoraggio dello stato di attuazione del Programma degli interventi finanziato con la legge 246/89 (Decreto Reggio Calabria). A tal fine sono state rinnovate le Convenzioni con il Comune di Reggio Calabria titolare degli interventi; è stata rimodulata la programmazione degli interventi privilegiando il completamento di quelli già in avanzata fase di esecuzione e l'avvio di quelli immediatamente cantierabili. Ciò ha consentito una ripresa delle attività di numerosi cantieri ed, in particolare, del cosiddetto "Progetto Occupazione" che incentiva le imprese locali ad assumere nuove unità lavorative, dando risposta, in tal modo, ad una domanda di lavoro molto forte in un'area che storicamente risente di problemi di sottoccupazione, ulteriormente aggravati dall'attuale stato di crisi economica;

-eventi - EXPO 2015: l'art. 14 del decreto legge 25.6.2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6.8.2008, n. 133 ha autorizzato il finanziamento complessivo di 1.486 milioni di euro al fine della predisposizione delle opere e delle attività connesse per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 per gli anni 2009-2015. Gli organismi destinatari delle suddette risorse stanziate, nonché individuati quali soggetti attuatori degli interventi necessari per l'evento espositivo sono: Comune di Milano, Regione, nonché il COSDE, quale Commissario Straordinario del suddetto evento. Il D.P.C.M. 22 ottobre 2008, che ha indicato i suddetti soggetti attuatori, contiene altresì tutte le opere e le azioni propedeutiche alla celebrazione dell'evento mondiale. La competente struttura ministeriale titolare delle risorse finanziarie provvede al trasferimento delle stesse ai suddetti soggetti istituzionali sulla base di singoli atti convenzionali che ne regolano modalità, tempistica e le relative azioni di impulso, verifica e controllo. A valere sulle risorse stanziate per l'anno 2009 è stato corrisposto alla Soc. Expo 2015 SpA la complessiva somma di euro 12.698.000,00, al Comune di Milano di euro 10.748.000,00, alla Regione Lombardia di euro 2.354.000,00. La somma stanziata per l'anno 2010, pari a € 45.000.000,00, è stata interamente impegnata e verrà erogata ai soggetti destinatari sulla base degli avanzamenti lavori certificati.

In relazione al quadro finanziario del programma di bilancio "Edilizia statale e interventi speciali", nel rimandare alla tav. 5 allegata per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti, si fa presente che dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato, ai fini della compilazione di detta tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 54,84;

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 58,79;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 58,88.

- ✓ **“Ottimizzazione dell’attività di verifica ed ispezione dei laboratori di prova materiali da costruzione e prove geotecniche”**
- ✓ **“Valutazione della efficacia della normazione tecnica nazionale in relazione alla resistenza strutturale delle costruzioni nei confronti delle azioni sismiche”**
- ✓ **“Elevazione della qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche”**
- ✓ **“Analisi ed elaborazione delle criticità emerse nelle progettazioni sottoposte ad esame e parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici”**

Gli obiettivi strategici sopra indicati afferiscono, nell’ambito della priorità politica “Sicurezza”, al programma di bilancio “Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”, ricadente nella missione “Infrastrutture pubbliche e logistica”.

Per il raggiungimento dei quattro obiettivi in esame ha operato il Consiglio Superiore dei lavori pubblici che, ai sensi dell’articolo 127 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, recante “Codice dei Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” è il massimo Organo tecnico consultivo dello Stato.

Le competenze istituzionali del Consiglio Superiore si esplicano attraverso le seguenti attività:

- *consultiva*, consistente essenzialmente nell’emissione, da parte dell’Assemblea generale o delle Sezioni, di pareri obbligatori sui progetti di lavori pubblici di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore a 25 milioni di euro, nonché di pareri richiesti da amministrazioni pubbliche centrali e locali;
- *normativa*, consistente nell’elaborazione ed aggiornamento di norme tecniche e di indirizzo (circolari, linee guida, capitoli tipo) in materia di sicurezza delle costruzioni e di opere speciali;
- di *rappresentanza* presso Enti ed Organismi nazionali ed internazionali competenti in materia di qualificazione e sicurezza dei materiali e prodotti da costruzione;
- di *certificazione, ispezione e vigilanza* per il rilascio della marcatura CE e del benessere tecnico europeo dei prodotti e dei sistemi destinati alle opere di ingegneria strutturale relativamente al requisito essenziale n.1 “resistenza meccanica e stabilità”;
- di *abilitazione* di Organismi di certificazione, ispezione e prova ai sensi della direttiva 89/106/CEE, nonché dei laboratori di prove materiali e dei laboratori di prove geotecniche;
- di *qualificazione* di acciai e di prodotti siderurgici per le costruzioni, della produzione e lavorazione di elementi strutturali in legno; della produzione di manufatti prefabbricati in cemento armato e in cemento armato precompresso per uso strutturale;
- di *dichiarazione* dell’idoneità tecnica di sistemi costruttivi.

Inoltre, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici predispone linee guida e studi tecnici di carattere generale e normativo, nonché di ricerca sperimentale in materia di opere pubbliche, pubblica incolumità e sicurezza delle costruzioni, trasporti, infrastrutture e assetto del territorio. Tali linee guida sono finalizzate alla promozione del miglioramento della qualità dei prodotti e dei processi costruttivi.

Si tratta di norme di indirizzo, quindi non cogenti, che costituiscono strumenti di supporto alle diverse attività che caratterizzano il settore delle costruzioni dalla produzione dei materiali, alla loro messa in opera, ai controlli in corso d’opera e finali.

Ciò premesso, si sintetizzano le principali attività poste in essere dal Consiglio nell’anno 2010, in primo luogo, in ordine al raggiungimento dei predetti obiettivi e, in secondo luogo, nello svolgimento delle ordinarie attività istituzionali.

✓ **“Ottimizzazione dell'attività di verifica ed ispezione dei laboratori di prova materiali da costruzione e prove geotecniche”**

Con decreto del 4 maggio 2010, il Presidente del Consiglio Superiore ha costituito un apposito gruppo di lavoro al fine di avviare e definire la formazione ed il coordinamento di tecnici qualificati per lo svolgimento di dette attività in servizio presso i Provveditorati.

A seguito della predisposizione da parte del menzionato gruppo di lavoro di un apposito programma formativo in materia, si è svolto un corso per la qualificazione di n. 40 funzionari tecnici dei vari Provveditorati, con docenze tenute da dirigenti o esperti del medesimo del Consiglio, nonché da docenti universitari. I temi principali su cui si è svolta la qualificazione in parola sono stati:

- inquadramento normativo (DM 14.1.2008), con particolare riguardo ai controlli sui materiali;
- le circolari per l'autorizzazione dei laboratori prove materiali e geotecnica;
- le principali prove sui materiali da costruzione (calcestruzzi, acciai);
- le principali prove di laboratorio su rocce e terre; le prove geotecniche in sito;
- l'iter amministrativo di certificazione secondo le circolari; l'attività di ispezione.

La formazione dei funzionari si è completata con l'effettuazione di 5 visite ispettive dimostrative effettuate in accompagnamento dei predetti dirigenti presso altrettanti laboratori dislocati sul territorio nazionale (nelle province di Vercelli, Pordenone, Firenze, Napoli e Palermo).

✓ **“Valutazione della efficacia della normazione tecnica nazionale in relazione alla resistenza strutturale delle costruzioni nei confronti delle azioni sismiche”**

Nell'ambito di tale obiettivo, in particolare, era da operare una ricognizione degli effetti del sisma del 6 aprile 2009 in Abruzzo sulle costruzioni ai fini del monitoraggio della efficacia delle norme tecniche, pregresse e di recente emanazione, sulla resistenza delle costruzioni.

Dai lavori del gruppo, costituito a tal fine con decreto del Presidente del Consiglio Superiore del 4 maggio 2010, è emerso quanto segue.

La norma tecnica emanata nel 2008 (decreto ministeriale 14 gennaio 2008) rappresenta, sia in termini di definizione della pericolosità sismica (domanda), che in termini di caratteristiche richieste agli edifici (capacità), una risposta alla questione sismica del tutto attuale ed efficace.

Nello specifico, il contenuto della suddetta norma è allineato alle più moderne normative mondiali, con alcuni significativi spunti di originalità e innovazione, come nel caso del trattamento della pericolosità sismica e della conseguente valutazione della domanda sismica.

Inoltre, se considerato congiuntamente alle disposizioni dettate con circolare 2 febbraio 2009, n. 617 ed alle Linee Guida per la riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale, recentemente rivisitate nell'ambito di una fruttuosa collaborazione fra Consiglio Superiore e Ministero per i beni e le attività culturali, l'apparato normativo costituisce un valido supporto per affrontare molti dei problemi finora irrisolti quali, ad esempio, gli interventi sull'edilizia esistente, sia priva che dotata di contenuto e valore storico artistico, finalizzati a rendere la struttura in grado di sostenere le azioni sismiche ovvero di migliorarne il comportamento in caso di terremoto.

Tale problema, specifico della situazione italiana, ricca di patrimonio storico, e dunque privo di possibili significativi riferimenti adottati da altri Paesi, vede nei tre documenti citati (decreto 14 gennaio 2008, circolare 2 febbraio 2009, n. 617, e Linee Guida) una modalità di intervento a livello mondiale non solo innovativa ma soprattutto organica e coerente, anche se ancora allo stadio sperimentale.

Particolarmente fruttuosa sarà, dunque, la valutazione degli esiti dell'applicazione dei contenuti dei documenti citati sugli interventi esistenti, valutazione da condurre in ambito sia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che del Ministero per i beni e le attività culturali.

✓ ***“Elevazione della qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche”***

In relazione all’obiettivo in argomento, è stato elaborato, da parte del gruppo di lavoro costituito con decreto del Presidente del Consiglio Superiore del 4 maggio 2010, un documento per il Ministro contenente i criteri e le regole cui le stazioni appaltanti dello Stato potranno riferirsi nel processo realizzativo delle opere pubbliche di competenza .

Il menzionato documento finale ha inteso evidenziare le criticità insorte nell’applicazione della vigente legislazione sui lavori pubblici (Codice e Regolamento), che hanno inciso variamente - e possono tuttora incidere - sulla qualità della progettazione stessa, sia per gli aspetti tecnici, architettonici ed energetici, che per quelli economici, sociali ed ambientali, con conseguenti ricadute negative sulle fasi esecutive, di gestione e di manutenzione dell’opera.

Sono stati, inoltre, indicati alcuni correttivi, essenzialmente procedurali, per il superamento delle criticità che più frequentemente insorgono nei processi ideativi e realizzativi di un’opera pubblica.

✓ ***“Analisi ed elaborazione delle criticità emerse nelle progettazioni sottoposte ad esame e parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici”;***

Il gruppo di lavoro appositamente costituito con decreto del Presidente del Consiglio Superiore del 4 maggio 2010 ha, preliminarmente, fissato in 20 il numero dei pareri che avrebbe esaminato a tal fine, scelti sulla base della complessità dei progetti considerati e dell’opportunità di rappresentare tutti i vari profili coinvolti dalle istruttorie degli organi del medesimo Consiglio.

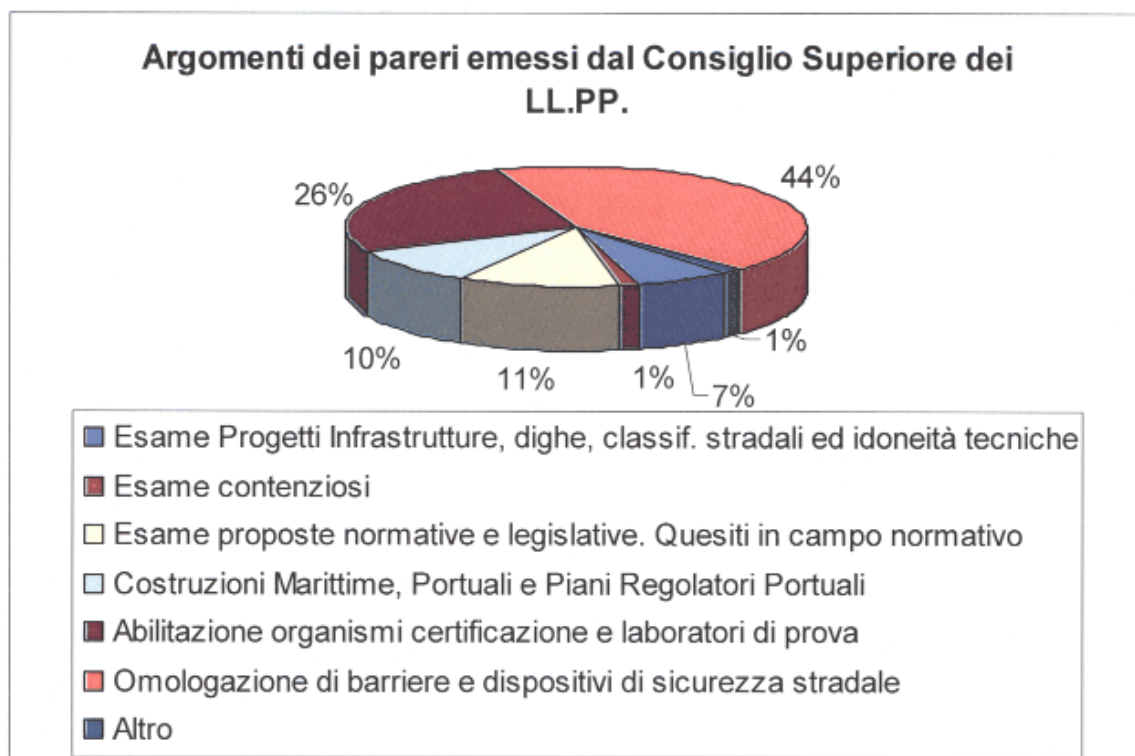
Successivamente, il menzionato gruppo ha esaminato i seguenti aspetti:

- a) specificità delle procedure interne al Consiglio Superiore;
- b) criticità relative al rispetto della normativa e all’adeguatezza della stessa, prendendo in considerazione per l’individuazione di tali criticità la bozza del Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che era in corso di approvazione, nella parte relativa al Capo II - Verifica del progetto, artt. 41÷56, che è risultata, poi, sostanzialmente confermata nel testo del Regolamento approvato e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 288 del 10 dicembre 2010, salvo che nella numerazione degli articoli (44 - 59). Al riguardo si evidenzia che l’esame particolareggiato dei progetti, effettuato alla luce del nuovo testo normativo, ha messo in evidenza varie incongruenze ed alcune sottovalutazione di aspetti assai rilevanti per la buona riuscita di un investimento in opere pubbliche, alcune delle quali riscontrabili nella quasi totalità delle progettazioni esaminate e quindi riconducibili a livello di inadeguatezza di sistema;
- c) esito delle progettazioni esaminate e loro realizzazione. L’esame dei pareri e l’individuazione delle criticità ha condotto alla considerazione che per una verifica effettiva del lavoro svolto si renderebbero necessarie almeno due ulteriori fasi:
 - una prima a valle dei pareri per accertare che i progetti siano stati appaltati solo a seguito del recepimento delle prescrizioni o raccomandazioni espresse con il Voto di Consiglio;
 - una seconda verifica a valle delle realizzazioni - ovvero in corso d’opera - finalizzata a dar conto dell’adeguatezza delle prescrizioni apposte e delle raccomandazioni sviluppate per accertare se si sono manifestate criticità non rilevate nell’esame del progetto, di quale natura e comprendere le ragioni della loro mancata considerazione in fase istruttoria.

Per quanto concerne, poi, l’ordinaria attività istituzionale svolta dal Consiglio Superiore nel corso del 2010, si precisa quanto segue.

I pareri resi nelle materie di competenza sono stati complessivamente 238.

Nel grafico che segue si riportano le principali categorie di argomenti su cui i medesimi pareri sono stati espressi



In particolare, nell'ambito delle adunanze di Assemblea generale, il Consiglio Superiore ha esaminato, fra gli altri, i seguenti progetti:

- piano regolatore del porto di Trieste; richiesta di parere in linea tecnica di cui all'art. 5, comma 3 della L. 84/94;
- richiesta parere ex art. 20 legge 109/94 per la realizzazione di "Nuova struttura sanitaria nella Città di Venaria Reale";
- progetto definitivo per i lavori di realizzazione della nuova sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto GNL nell'Area Portuale/Industriale di Gioia Tauro, San Ferdinando e Rosarno, in Provincia di Reggio Calabria.

Sempre in sede di Assemblea generale, il Consiglio, nell'ambito dell'esame di progetti di leggi e/o normative nei settori tecnici e dei lavori pubblici, fra le altre, ha esaminato le tematiche concernenti:

- lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento per la disciplina delle attività del Ministero della difesa in materia di lavori, servizi e forniture, da adottarsi a norma dell'articolo 196 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, "Codice dei Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in Attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
- l'acquisizione di parere sull'adeguamento delle linee guida per la valutazione e la riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale alle nuove norme tecniche sulle costruzioni;
- il parere relativo ad uno schema di decreto ministeriale sui dispositivi di ritenuta stradale;
- gli schemi di circolari relative a: criteri per il rilascio dell'autorizzazione dei laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art. 59 del D.P.R. n. 380/01; criteri per il rilascio dell'autorizzazione dei laboratori di prove sulle terre e sulle rocce di cui all'art. 59 del D.P.R. n. 380/01; criteri per il rilascio dell'abilitazione degli organismi di indagini geognostiche, prelievi e prove sui terreni in sito di cui all'art. 59 del D.P.R. n. 380/01;
- lo studio 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;
- gli annessi tecnici agli Eurocodici - definizione dei primi 29 annessi.

Sempre, nel campo della normazione tecnica, notevole apporto è stato fornito, nel corso del 2010, dai molteplici gruppi di lavoro operanti in materia presso il Consiglio Superiore tra i quali si evidenziano, soprattutto, quelli incaricati di seguire le problematiche concernenti:

- le normative sulle dighe di sbarramento;
- la definizione dei Parametri Nazionali previsti per gli Eurocodici;
- la predisposizione di Linee guida concernenti la qualificazione dei tiranti di ancoraggio per uso geotecnico, di cui al p.to 11.5.2 del D.M. 14.01.2008;
- la predisposizione di Linee guida circa le modalità di impiego e qualificazione di leghe di alluminio e rame per usi strutturali, ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al p.to 4.6 del D.M. 14.01.2008;
- la valutazione dei limiti di impiego per gli acciai tipo B450A, ai sensi del D.M. 14.01.2008;
- l'impiego di acciai per strutture metalliche e costruzioni costituite da altri materiali metallici per uso strutturale;
- la predisposizione di Linee guida finalizzate alla definizione dei criteri di progettazione per l'impiego dei sistemi costruttivi a pannelli portanti basati su blocchi cassero e calcestruzzo armato e sandwich di c.a. ed interposto materiale isolante;
- le proposte di modifiche ed aggiornamenti delle norme tecniche per le costruzioni;
- l'applicazione delle Linee guida per la valutazione e riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale con riferimento alle norme tecniche per le costruzioni;
- le criticità relative all'applicazione delle nuove Norme tecniche per le costruzioni di cui al D.M. 14.01.2008;
- la predisposizione di Linee guida per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo di interventi di rinforzo di strutture in c.a., c.a.p. e murarie mediante FRP;
- la procedura per utilizzo materiali non tradizionali;
- la normativa sismica nei centri storici;
- l'esame delle istanze di autorizzazione dei laboratori autorizzati all'esecuzione e certificazione delle indagini e prove geotecniche, di cui al D.P.6925 del 18.08.2010.

Particolare rilievo ha rivestito, nel 2010, anche l'attività svolta, nell'ambito del Consiglio Superiore, dal Servizio tecnico centrale in materia di certificazione e qualificazione, che ha prodotto:

- 5 istruttorie finalizzate all'emissione di nuovi benestare tecnici europei, di cui alla direttiva 89/106/CEE, relativamente a barriere paramassi con diversa capacità di trattenuta;
- emissione di 1 nuovo attestato 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 relativamente a sistemi di post-tensione del calcestruzzo;
- 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
- 15 atti di abilitazione o revoca 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.;
- 42 istruttorie 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;
- 8 atti di autorizzazione o revoca 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;
- 22 istruttorie 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;

- 17 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;
- 21 istruttorie 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;
- 49 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 52 istruttorie per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 51 attestati di qualificazione di acciai da costruzione ai sensi della vigente normativa tecnica per le costruzioni, di cui 41 per acciai da c.a., 7 per acciai da c.a. precompresso e 3 relativi a laminati di acciaio per strutture metalliche;
- 6 atti di istruttoria relative al rilascio delle attestazioni di deposito di giunti e sistemi di ancoraggio;
- 240 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione e/o rinnovo riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
- 107 attestazioni di nuova qualificazione riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
- 6 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;
- 430 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 136 nuove attestazioni di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 6 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;
- 763 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;
- 598 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;
- 7 attestati di qualificazione di dispositivi antisismici, ai sensi ai sensi del p.11.9 del D.M. 14.01.08;
- 5 istruttorie relative alla qualificazione di n.10 diverse tipologie di dispositivi antisismici, ai sensi ai sensi del p.11.9 del D.M. 14.01.08;
- 12 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;
- 11 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;
- l'istruttoria per la predisposizione nuovi decreti interministeriali di recepimento di norme europee armonizzate relativamente agli elementi prefabbricati in calcestruzzo;
- 108 visite ispettive (per 191 giorni/uomo di impegno complessivo di funzionari e dirigenti del Servizio) in stabilimenti siderurgici di produzione di acciaio, stabilimenti di produzione di elementi strutturali prefabbricati, laboratori di prove materiali e geotecniche, 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 benessere tecnico europeo di prodotti da costruzione, sorveglianza di prove su prodotti in corso di qualificazione, vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione, di cui 7 effettuate presso stabilimenti produttivi esteri.

Il medesimo Servizio tecnico, nel corso del 2010, ha altresì:

- curato la pubblicazione di 2 nuovi decreti interministeriali di recepimento di norme europee armonizzate relativamente agli appoggi strutturali ed agli aggregati;

- svolto le attività tecnico-amministrative per l'attuazione delle nuove Norme per le costruzioni di cui al DM 14.1.2008 (definitivamente entrate in vigore dal 1° luglio del 2009), completate con la circolare contenente le istruzioni per l'applicazione delle predette Norme tecniche (circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 2 febbraio 2009 n.617/CSLLPP);
- partecipato ai lavori degli Organismi europei preposti all'attuazione della direttiva sui prodotti da costruzione, ed in particolare a quelli dell'EOTA – Organizzazione Europea per il benessere tecnico europeo e del Comitato Permanente per le Costruzioni presso la Commissione Europea, nonché 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 CE sui prodotti da costruzione, prendendo parte, complessivamente, a 19 riunioni tenutesi in sede europea;
- partecipato, ai fini delle attività di vigilanza sugli organismi di normazione nazionali, alla Commissione Ingegneria strutturale dell'UNI, avendone assunto la vicepresidenza;
- avviato n.11 attività di vigilanza sul mercato, e sui cantieri, dei prodotti da costruzione ai sensi della normativa in materia. Tali attività, in genere avviate su segnalazione di terzi, sono state condotte sia per mezzo di accertamenti documentali, che (quando ritenuto necessario) per mezzo di visite ispettive presso cantieri e/o stabilimenti. Gran parte delle medesime attività è stata condotta in proficua collaborazione e scambio di competenze con il Nucleo Speciale “Tutela Mercati” del Comando generale della Guardia di Finanza. Facendo seguito a queste proficue esperienze, si sta lavorando alla formalizzazione di una collaborazione strutturata del Consiglio Superiore dei LL.PP. con la Guardia di Finanza, nel campo della Vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione;
- coordinato molteplici gruppi di lavoro, incaricati di seguire problematiche rilevanti nelle materie di competenza, tra le quali si segnalano, in particolare :
 - ❖ la predisposizione di “Linee guida sulla qualificazione di elementi in lega di alluminio/rame per uso strutturale”, ai sensi del p.to 4.6 delle nuove Norme tecniche per le costruzioni;
 - ❖ la 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”;
 - ❖ l'analisi dell'impatto delle nuove norme tecniche per le costruzioni.

Notevole, per qualità e consistenza dei lavori, è stato, nell'anno 2010, anche l'apporto dato dalle varie Commissioni operanti presso il Consiglio Superiore. In ordine all'attività di dette Commissioni si segnala si quanto segue.

Rifiuti da scavo, demolizione e costruzione: iniziative di riduzione, recupero e riciclo.

Nel settembre 2010, in sede di seduta di Assemblea Generale, è stato presentato il rapporto conclusivo della prima fase del lavoro concernente “I rifiuti da scavo, demolizione e costruzione: iniziative di riduzione, recupero e riciclo”.

Questo Rapporto sull'attività conoscitiva svolta dalla competente Sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e dall'apposito gruppo di lavoro istituito per riferire all'Assemblea Generale sulla questione dei rifiuti inerti da demolizione e costruzione (C&D) nasce dalle conseguenze del terremoto de L' Aquila.

Il Rapporto cerca di rendere conto delle principali componenti tecniche del problema, nonché dell'insieme delle problematiche giuridiche ed organizzative implicate nello sviluppo del settore del recupero e del riciclo, secondo gli obiettivi comunitari.

Sicurezza delle gallerie stradali - Commissione permanente di cui all'art. 4 comma 2 del decretolegislativo 264/2006, recante “Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”

Il decreto legislativo 264/2006 prevede stringenti requisiti di sicurezza che si applicano alle gallerie stradali di lunghezza superiore a 500 metri, presenti lungo la rete stradale transeuropea ricadente nel territorio nazionale. A tal fine l'articolo 4 del citato decreto istituisce la Commissione permanente per le gallerie che svolge le seguenti funzioni principali:

- compiti decisionali, quali deliberazioni in merito all'approvazione di progetti di sicurezza, autorizzazioni alla messa in esercizio, verifiche di conformità, emissione di pareri, ecc.;
- istruttorie di progetti: approvazione di progetti di costruzione, di adeguamento delle gallerie ecc.;
- impulso e controllo nei confronti dei Gestori al fine di assicurare il rispetto degli aspetti di sicurezza di una galleria;
- funzioni ispettive e di formazione del personale dedicato alle ispezioni;
- monitoraggio dello stato delle gallerie;
- proposizione di linee guida e di metodologie innovative nel campo delle analisi di rischio;
- studi di settore, formazione, informazione e comunicazione

Nel corso del 2010, l'attività svolta da questa Commissione si può così sintetizzare:

- esame di n. 5 piani di adeguamento o di messa in esercizio di gallerie stradali:
 - o Piano di adeguamento dell'impianto di ventilazione SITAF;
 - o Piano di adeguamento di 9 gallerie RAV;
 - o Piano generale gallerie SITAF;
 - o Piani di messa in esercizio delle gallerie Serrone Tondo e Sagginara sull'itinerario dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- formazione di n. 37 ispettori dei Provveditorati per le attività ispettive di cui al decreto legislativo n. 264/2006;
- cura dei rapporti con la Commissione Europea in materia di sicurezza delle gallerie;
- cura degli adempimenti per l'applicazione del decreto interministeriale di fissazione delle tariffe a carico dei Gestori.

Sicurezza delle gallerie ferroviarie - Commissione ex art. 8 D.M. 28.10.2005

La Commissione, nominata con decreto ministeriale, ha compiti consultivi a supporto del Ministero vigilante e del Gestore che, per la quasi totalità della gallerie, è rappresentato da RFI. L'ambito di applicazione comprende le gallerie della rete ferroviaria nazionale di lunghezza superiore a 1000 m di nuova realizzazione o già in esercizio.

Commissione Tecnica di Sorveglianza Italo-Francese sulla Diga del Moncenisio

In base al trattato di pace sottoscritto a Parigi il 10.02.1947, l'altopiano del Moncenisio è passato alla Francia, pur restando all'Italia il diritto di continuare ad utilizzare liberamente, con gli impianti esistenti dell'allora SIP, le acque fluenti sul versante "adriatico" del bacino idrografico del Moncenisio. Successivamente, con apposita Convenzione stipulata tra i Governi delle due Repubbliche il 14.09.1960, è stato realizzato sull'altopiano un invaso ben più significativo di 320 hm³, con livello di ritenuta normale a quota 1.974,00 m.s.l.m. mediante uno sbarramento in materiali sciolti dell'altezza di 120 m., che sommergendo le opere esistenti ha aumentato le possibilità di stoccaggio delle acque italiane e permette, con l'invaso anche di quelle francesi, l'utilizzazione idroelettrica sull'altro versante da parte dell'EDF e su quello italiano da parte dell'ENEL. A garantire l'applicazione del Trattato è stata preposta una Commissione Tecnica di Sorveglianza (C.T.S.), composta da ugual numero di membri francesi ed italiani, con il compito anche di cooperare con i competenti Servizi Tecnici francesi per sorvegliare che la gestione del nuovo impianto non comprometta la sicurezza delle valli sottostanti. Nel corso del 2010, l'attività della delegazione italiana è stata incentrata sul problema della sicurezza dello sbarramento e su quella dei territori di valle, sia in relazione al movimento franoso che interessa la sponda sinistra dell'invaso, sia con riferimento alle aree di valle che possono essere sommerse in caso di manovre controllate degli scarichi ovvero in caso di ipotetico collasso della diga. In particolare, si è costituito un gruppo di lavoro tra Prefettura di Torino C.T.S. e Protezione Civile per redigere un Piano di Protezione Civile a salvaguardia dei territori interessati dalle onde di piena. Allo stato attuale è disponibile la mappatura delle aree sommergibili in caso di ipotetico collasso.

Attività della delegazione italiana PIANC Italia

Nel solco della consolidata attività di promozione culturale e tecnica nel settore delle opere marittime, nel corso del 2010, la sezione italiana del PIANC ha organizzato, in collaborazione con Assoporti, un seminario su “Porti marittimi nazionali: aspetti pianificatori, progettuali e realizzativi” al quale hanno partecipato circa 120 persone. L’intento costante di queste iniziative è sempre quello di garantire un’efficace circolazione delle idee e delle proposte. Le relazioni, tenute da Consiglieri del Consiglio Superiore e da eminenti esponenti del panorama tecnico-scientifico ed operativo del settore, hanno avuto ad oggetto i seguenti temi:

- “Gli adeguamenti tecnico-funzionali nei porti”;
- “Le prime esperienze di VAS per i piani regolatori portuali”;
- “La relazione porto-città come fattore strategico della pianificazione portuale e dello sviluppo urbano”;
- “Le nuove tecniche per le costruzioni: progettazione geotecnica delle opere portuali”;
- “Disciplina tecnico-ambientale del dragaggio nei porti nazionali”;
- “Consolidamento in cassa di colmata di sedimenti dragati”;
- “Effetti delle maree meteorologiche nei porti”.

Infine, si sottolinea che, nel 2010, è proseguita, a cura del Nucleo per l’informatizzazione del Consiglio Superiore dei LL.PP., l’attività di aggiornamento ed evoluzione del sito internet del Consiglio Superiore consultabile ai seguenti indirizzi:

www.cslp.it

www.consigliosuperiorelavoripubblici.it

raggiungibili sia direttamente su web che attraverso il portale istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti <http://www.cslp.it/www.mit.gov.it>.

I primi due indirizzi sono oggi di proprietà esclusiva del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Dal sito web è possibile trarre numerose ed utili informazioni per gli operatori del settore, quali:

- le norme tecniche in materia di costruzioni;
- le linee guida emanate dal Consiglio Superiore;
- informazioni relativamente alla qualificazione e certificazione dei prodotti da costruzione.
- i pareri resi dall’Assemblea generale e dalle Sezioni;

Nel corso del 2010, il sito del Consiglio Superiore è stato visitato da centinaia e migliaia di utenti, che hanno visualizzato milioni di pagine. Il continuo e costante accesso degli utenti al sito, ha consentito, tra l’altro, di poter stazionare, quale voce “Consiglio Superiore dei lavori pubblici”, in via esclusiva nella prima pagina del principale motore di ricerca nel world wide web.

Circa, poi, il quadro finanziario del programma di bilancio “Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”, sul quale gravano i predetti obiettivi ed attività del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, si rinvia alla tav. 5 allegata per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti ad esso inerenti, evidenziando che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato, ai fini della compilazione di detta tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 93,26;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 88,69;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 89,01.

✓ **“Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”**

L’obiettivo in parola, nell’ambito della missione diritto alla mobilità, risulta attinente, per il 2010, ai diversi settori del trasporto ferroviario, ad impianti fissi e stradale, ricadenti, sotto il profilo

in esame, rispettivamente, nei programmi di bilancio “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, “Sviluppo della mobilità locale”, “Gestione della sicurezza e mobilità stradale”.

Con riferimento al primo dei settori sopra indicati, ossia al trasporto ferroviario, si ritiene utile richiamare l’attuale assetto delle competenze in materia di sicurezza in capo ai diversi soggetti interessati, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, di recepimento della direttiva comunitaria 2004/49/CE, che ha previsto l’istituzione dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e dell’Organismo investigativo.

In base a tale normativa, 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 e delle 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).

Nell'ambito dell'attività istituzionale di competenza del Ministero, si illustrano di seguito alcune delle più significative azioni poste in essere nel 2010.

La vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie si è concretizzata, tra l'altro, con l'emanazione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno, con l'attribuzione delle risorse finanziarie previste per legge, con la predisposizione della relazione annuale per il Parlamento sull'attività svolta e sui risultati raggiunti nel 2009 dall'ANSF, con il supporto per la predisposizione del regolamento per il reclutamento del personale ed, infine, con la predisposizione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno 2011.

Inoltre, nel 2010, si è conclusa la fase di predisposizione dei nuovi contratti di servizio inerenti il trasporto ferroviario passeggeri nelle regioni a statuto speciale e le merci; per quelli scaduti vige la clausola di continuità in base alla quale è prorogata l'efficacia del contratto fino alla stipula del successivo.

In materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario, sono state valutate e definite diverse istanze di rilascio e/o modifica di licenze d'impresa, è stato redatto il testo del decreto ministeriale "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento dei servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, ai sensi dell'articolo 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99"; è proseguita l'attività istruttoria inerente la predisposizione del decreto attuativo di cui all'articolo 17, comma 11, del d.lgs. 188/09, con il quale "[...] sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20".

In materia di sicurezza, interoperabilità e trasporto di merci pericolose nel corso del 2010:

- è proseguita l'attività di accreditamento ed *audit* degli organismi notificati ai sensi del decreto legislativo n. 163/2007 (Interoperabilità ferroviaria);
- è stato predisposto lo schema di decreto per l'applicazione del DM n.388/2003 in ambito ferroviario in attuazione dell'art. 45, comma 3, del decreto legislativo n. 81/2008 (testo unico sulla tutela della salute del lavoratori);
- è stato predisposto uno schema di decreto per l'armonizzazione della legge n. 191/74 (Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato) con il suindicato d.lgs.n. 81/2008, in attuazione dell'art. 3 del medesimo d.lgs.;
- è stata emanata una circolare sulla sicurezza in materia di trasporto per ferrovia in cisterna delle merci pericolose, favorevolmente accolta dagli operatori;
- si è proceduto al recepimento delle direttive 2008/57/CE - (direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario), 2008/110/CE - che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), 2009/149/CE - schema di decreto di recepimento della direttiva 2009/149/CE, che modifica la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;
- sono stati, inoltre, avviati due importanti sedi di confronto: 1) un "TAVOLO PERMANENTE DI INTERLOCUZIONE", con la partecipazione di tutte le Amministrazioni dello Stato che a vario titolo hanno competenze sul Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per individuare proposte di intervento di miglioramento dei livelli di sicurezza del sistema al fine della definizione di un piano quinquennale di interventi; 2) un "TAVOLO SULLA INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE IN MATERIA DI TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE PER FERROVIA"

Sempre, nel corso del 2010, intense sono state le attività finalizzate alla procedura di gara per l'affidamento del servizio di autostrada ferroviaria alpina italo-francese (*ferroustage*), in attuazione delle intese intercorse tra i Ministri italiano e francese (nel MoU del 24 febbraio 2009 e nell'Accordo internazionale di Lussemburgo del 9 ottobre 2009).

Per quanto concerne, poi, in particolare, le attività operative connesse all'obiettivo strategico in esame, concernenti l'implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria, nel precisare che detti requisiti sono stabiliti dalle direttive europee, si precisa che, in tale ambito, le competenti strutture ministeriali provvedono al riconoscimento e alla vigilanza sugli "Organismi notificati" che, ai sensi del d. lgs. n. 163/2007, si abilitano a valutare la conformità e l'idoneità all'impiego dei componenti dei sistemi ferroviari o ad istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari, nonché sugli esperti che possono effettuare le verifiche ai sensi del regolamento RID concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia. In particolare, nel corso del 2010, sono stati avviati i procedimenti conseguenti a due richieste di rinnovo di Organismi notificati (Società RINA Service S.p.A. per rinnovo del sottosistema "Esercizio" del sistema ferroviario ad Alta velocità e per rinnovo di tutti i sottosistemi del sistema ferroviario convenzionale), e alla richiesta di riconoscimento di quattro esperti RID da parte della Società Bureau Veritas Italia S.p.A.; inoltre, si è provveduto a revocare il riconoscimento di cinque esperti RID della società RFI S.p.A. e nell'ambito dell'attività di vigilanza su tali Organismi ed esperti RID, sono state effettuate cinque visite ispettive.

Per il quadro finanziario del programma di bilancio "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", al quale afferiscono l'obiettivo in parola e le attività suindicate, si rimanda a quanto già esposto in corrispondenza dell'altro obiettivo strategico "*Miglioramento dei servizi di trasporto*" facente capo al medesimo programma.

Ciò premesso, si ritiene utile evidenziare alcune criticità finanziarie connesse al settore in argomento derivanti dall'incertezza circa l'effettiva disponibilità delle risorse necessarie per le attività di settore.

In particolare, per il contratto di servizio di media/lunga percorrenza con Trenitalia, è stato necessario reperire risorse nei fondi FAS, mentre per la prosecuzione del servizio AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina) non c'è ancora certezza delle disponibilità, neanche per mantenere nel 2011 la prosecuzione del servizio.

Passando ad esaminare il secondo ambito di incidenza dell'obiettivo strategico in argomento, ossia il miglioramento del livello di sicurezza del trasporto ad impianti fissi, si evidenzia, innanzitutto, che la problematica connessa alla sicurezza dei sistemi di detto trasporto (ferrovie, metropolitane, tramvie, filovie, funicolari, etc) riveste particolare rilievo; infatti, molti sono gli impianti in Italia, soprattutto nel settore delle ferrovie e delle metropolitane, che, costruiti da tempo, necessitano di interventi di potenziamento e di ammodernamento, nonché di interventi atti ad incrementare il livello di sicurezza.

Tali interventi necessitano, evidentemente, della disponibilità di stanziamenti continuativi e consistenti, che negli ultimi esercizi finanziari hanno subito notevoli ridimensionamenti. Il programma di bilancio sul quale ricadono gli oneri per gli interventi in questione è "Sviluppo della mobilità locale", al quale risulta, altresì, connesso parte dell'obiettivo strategico "*Miglioramento dei servizi di trasporto*", come già specificato in corrispondenza dello stesso.

In particolare, relativamente alla sicurezza dei trasporti ad impianti fissi, si evidenzia che il Ministero svolge in materia complesse attività di regolazione e verifica. Dette attività concernono sia la fase progettuale, che di apertura all'esercizio degli impianti in questione.

Infatti, le competenti strutture effettuano:

- l'istruttoria tecnica sui progetti, ai fini del rilascio del nulla osta tecnico per la sicurezza ai sensi dell'art. 3 del DPR 753/80, sentito il parere della competente Commissione Interministeriale ex lege 1042/69 (se del caso integrata ai sensi dell'art. 5 della L. 211/92);
- verifiche e prove funzionali finalizzate al rilascio del nulla osta tecnico per l'apertura all'esercizio dell'impianto ai sensi dell'art. 5 del citato DPR 753/80.

Per gli interventi che utilizzano tecnologie innovative di carattere più complesso rispetto agli impianti tradizionali, ai fini del rilascio del nulla osta per la sicurezza, vengono nominate apposite "Commissioni di Sicurezza", nelle quali sono presenti rappresentanti del Ministero impegnati sia in

attività di esame della documentazione progettuale, sia in attività di collaudo e controllo del sistema e dei sottosistemi in fabbrica e in campo.

Nel corso del 2010, i competenti uffici sono stati impegnati, soprattutto, per le esigenze connesse al completamento del programma di interventi nel settore ex lege 910/86. A tal fine, si è reso necessario effettuare, per le varie ferrovie interessate (ex ferrovie in concessione o gestione governativa) una puntuale individuazione delle attività ancora non concluse, ma propedeutiche alla chiusura della concessione in essere per la realizzazione dei lavori di ammodernamento, al fine di rimuovere i motivi ostativi alla risoluzione delle problematiche pendenti. Successivamente, è stato possibile chiudere definitivamente le concessioni, i cui decreti, predisposti nel corso del medesimo anno, sono stati, medio tempore, registrati dagli Organi di Controllo, riguardanti:

- le Ferrovie Nord Milano;
- la Ferrovia Centrale Umbra;
- la Ferrovia Parma-Suzzara.

Per le altre ferrovie, ove ancora non è stato possibile effettuare, con decreto, la predetta chiusura, si è comunque proceduto alle necessarie attività propedeutiche quali: le approvazioni dei certificati di collaudo e la definizione di alcune problematiche espropriative afferenti talune ditte in opposizione al subendo esproprio.

E' poi proseguita l'attività istruttoria ai fini della predisposizione del piano previsionale degli interventi per il triennio 2011/2013 per le ferrovie Domodossola-Confine Svizzero, Circumetnea e Scalo di Dinazzano (ex Ferrovie Reggiane) di cui alla legge n. 297/78.

Inoltre, sono stati posti in essere interventi di monitoraggio e controllo della sicurezza della circolazione ferroviaria, rilasciati nulla osta tecnici ai fini della sicurezza, emanati pareri tecnici ed effettuate prove di collaudo per le diverse tipologie di trasporto ad impianti fissi. In particolare, si segnalano:

- prove di verifica del carrello motore del treno ATR 220 024 relativamente alla fornitura di treni ATR 220 per la società Ferrovie del Sud Est;
- prove di isolamento e di rigidità dielettrica dei treni ATR 220 024 ed ATR 220 027 relativamente alla fornitura di treni ATR 220 per la società Ferrovie del Sud Est;
- prove di verifica sulle porte viaggiatori relativamente alla fornitura di n. 19 convogli diesel elettrici GTW per la società Trenitalia- LeNord;
- prove sul freno elettropneumatico dei treni ATR 220 026 ed ATR 220 027 relativamente alla fornitura di treni ATR 220 per la società Ferrovie del Sud Est;
- prove di verifica della massa dei treni ATR 026 ed ATR 220 027 relativamente alla fornitura di treni ATR 220 per la società Ferrovie del Sud Est;
- emanazione di un preliminare giudizio di ammissibilità per il progetto di nuove apparecchiature elettriche ed elettromeccaniche di controllo e regolazione per impianti a fune (Ditta MET s.r.l.);
- istruttorie finalizzate al rilascio dei nulla osta tecnici ai fini della sicurezza, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 11/07/1980, n. 753, per ascensori installati presso la Metropolitana di Torino; per una funivia bifune nel Comune de L'Aquila, per una funivia monofune ad agganciamento automatico nel Comune di Livigno;
- emanazione di istruzioni operative sulle revisioni speciali relative agli impianti a fune;
- verifica idoneità apparecchiature per esami magneto-induttivi sulle funi;
- certificati di approvazione per funi.

Ai fini della predette attività concernenti la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi, oltre alle competenti strutture centrali del Ministero, operano sul territorio una pluralità di Uffici periferici specializzati nel settore: gli U.S.T.I.F. (Uffici Speciali per i Trasporti ad Impianti Fissi).

Gli impianti sui quali esercitano la vigilanza ai fini della sicurezza i predetti USTIF si sostanziano in n. 1.680 ascensori, montacarichi, scale mobili e tappeti mobili, n. 147 funicolari e seggiovie, n. 364 seggiovie, n. 976 sciovie, 266 km di ferrovie con caratteristiche metropolitane,

2.857 Km di ferrovie, 132 km di metropolitane, 732 km di tramvie, 247 km di filovie, n. 109 cantieri ed opere vigilate.

L'entità delle operazioni di ciascun Ufficio dipende essenzialmente dalle specificità territoriali e dal tipo di utenza. Nel seguito si riportano i dati concernenti il complesso di alcune operazioni effettuate nell'anno 2010 (dati rilevati dal Sigest - Sistema di controllo di gestione):

- n. 542 pareri su progetti;
- n. 3.789 nulla osta tecnici;
- n. 712 nulla osta abilitazione personale di movimento ed esami a direttori e responsabili di esercizio;
- n. 6.481 controlli alle infrastrutture, agli impianti, ai materiali rotabili, agli impianti accessori, ai lavori e forniture;
- n. 779 abilitazioni al personale addetto alle metropolitane, al trasporto rapido di massa
- n. 18 inchieste su incidenti.

Ulteriori attività di rilievo nel settore della sicurezza ad impianti fissi hanno riguardato:

- l'emanazione, con decreto ministeriale, di disposizioni in ordine all'applicazione dell'art. 27 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, esclusivamente alle reti regionali interconnesse per le quali risultano completati i sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale;

- la richiesta ai gestori di reti ferroviarie interconnesse e non interconnesse di una serie di dati, anche di natura economica, al fine di conoscere lo stato dell'arte riguardante i "Piani di intervento per l'adeguamento delle gallerie in esercizio";

- l'approvazione, a seguito della verifica tecnico-economica, dei progetti relativi ad interventi destinati a migliorare il livello di sicurezza nelle linee metropolitane di Roma, Genova e Napoli, finanziati con le risorse di cui alla legge n. 286/1986. Per quanto riguarda gli interventi attinenti alla metropolitana di Milano, finanziati con le medesime risorse, si è acquisito il parere della competente Commissione Interministeriale ex lege n. 1042/1969; ai fini del relativo provvedimento approvativo.

Per il quadro finanziario del programma di bilancio "Sviluppo della mobilità locale, sul quale gravano l'obiettivo in esame e le attività sopra specificate, si rinvia a quanto già esposto in ordine all'obiettivo strategico" *Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali*", facente capo, limitatamente agli interventi riguardanti le metropolitane, al medesimo programma.

Infine, con riferimento al terzo ambito di incidenza dell'obiettivo strategico in argomento, concernente l'innalzamento del livello di sicurezza del trasporto su strada, si segnalano i principali interventi posti in essere in materia, appresso specificati

Infomobilità e CCISS

Nel corso del 2010, la Centrale Operativa del CCISS (Centro di Coordinamento delle informazioni sul traffico, la viabilità e sulla Sicurezza Stradale), che opera 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, è stata oggetto di attività di sviluppo, gestione e consolidamento delle nuove tecnologie avviate nel corso dell'anno 2009.

Al riguardo si indicano di seguito alcuni dati rilevanti di consuntivo 2010.

Servizio di call center gratuito - numero verde: 1518

Il 2010 è stato caratterizzato dall'implementazione e messa in esercizio del sistema a risposta vocale interattivo (IVR) del centralino telefonico 1518.

L'utente ha la possibilità di scegliere l'ultimo bollettino nazionale diffuso sui canali radiofonici della RAI, l'ultimo bollettino macroregionale diviso in macroaree (Nord-Ovest, Nord-

Est, Centro-Nord, Sud e Isole), l'ultimo bollettino meteo pubblicato sul sito dell'Aeronautica militare o di essere messo in contatto con l'operatore.

L'impulso di innovazione dato al centralino telefonico 1518, con la messa in esercizio dei servizi elencati, ha notevolmente diminuito i tempi di attesa dell'utenza, aumentando la capacità del servizio e diffondendo così una maggiore informazione sull'infomobilità a livello nazionale.

Il sistema IVR serve oltre 20.000 cittadini/utenti al mese.

Nel corso dell'anno sono state "risolte" da operatore n. 368.160 chiamate di cittadini per informazioni di traffico.

Ulteriori 300.410 contatti sono stati "risolti" da tecnologia IVR (Interactive Voice Response), con proposizione di bollettini macroregionali o nazionali direttamente richiesti dai cittadini chiamanti.

Ulteriori 49.180 cittadini hanno fruito dei bollettini meteorologici distribuiti sempre tramite IVR.

Servizio di raccolta e distribuzione delle informazioni

La medesima Centrale Operativa del CCISS ha raccolto, nel corso del 2010, n. 721.828 informazioni di traffico, di cui oltre il 75% ricevute con sistemi automatici.

Queste informazioni sono state diffuse:

- su circa

- a) 13.000 bollettini radiofonici in onda sui canali radiofonici della Rai (Radio1, Radio2, Radio3);
- b) 2.000 bollettini radiofonici notturni in onda su Isoradio;
- c) 7.000 ore di conduzione in diretta del canale radiofonico Isoradio;
- d) 7.000 bollettini televisivi in onda su RaiNews24 e Rai3;
- e) 25.000 bollettini radiofonici macroregionali diffusi tramite IVR dal 1518;

- sul portale web del CCISS (www.cciss.it) visitato, nel solo mese di dicembre 2010, da 757.955 utenti;

- su oltre 4 milioni di dispositivi di navigazione dotati del sistema RDS-TMC.

Ampliamento del Data Base delle Località e infomobilità locale

Sempre nel corso dell'anno 2010 è stato significativamente ampliato il DB delle località al servizio del sistema RDS-TMC di diffusione degli eventi di traffico tramite strumenti di navigazione.

Il numero dei punti del grafo è stato portato dagli originari 13.000 agli attuali 46.000.

Ciò ha reso possibile l'ampliamento del servizio di captazione e diffusione delle informazioni di traffico in ordine alle principali strade provinciali del Paese e alle principali città e aree metropolitane.

In quest'ottica sono stati inoltre avviati contatti con molte realtà locali per consentire lo scambio di dati di traffico anche a livelli di dettaglio e gradularità geografica che non erano mai precedentemente stati oggetto di interesse da parte del CCISS.

Sono stati inoltre avviati:

- il progetto di implementazione di una modellistica *ad hoc* per l'elaborazione di previsioni di traffico da diffondere tramite il canale televisivo e il canale web. Detta attività dovrebbe concludersi con l'avvio in esercizio dei relativi servizi entro la fine del 2011;

- l'implementazione di applicazioni mobili (fruibili tramite i principali smartphone), con l'obiettivo, oltre che di diffondere l'informazione in modo sempre più capillare, di dotare il CCISS di una propria sensoristica mobile a supporto delle attività di validazione e certificazione delle informazioni, nonché di adeguato e puntuale monitoraggio dell'evoluzione delle stesse.

Incremento dei controlli su strada

L'attività di controllo sull'autotrasporto è svolta dal personale del Ministero in collaborazione con il servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno e con il Ministero del

lavoro e delle politiche sociali, allo scopo di estendere le verifiche anche agli aspetti connessi alla regolarità del rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa.

Le pattuglie a composizione mista, come sopra specificato, con l'ausilio dei 27 Centri Mobili di Revisione in dotazione delle Direzioni Generali Territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, eseguono un controllo integrato, ovvero:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificare l'efficienza tecnica del veicolo, con l'utilizzo dei predetti Centri mobili di revisione (CMR) e delle altre apparecchiature a disposizione del personale del Dipartimento per i trasporti (ad esempio pese mobili);
- il controllo sul conducente, volto a verificare la posizione del conducente, con riferimento alla regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

In tal modo, la sicurezza stradale viene valutata nell'intero complesso delle regole che disciplinano l'autotrasporto.

Gli interventi operativi sono pianificati dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici a livello trimestrale e poi aggiornati con cadenza mensile; inoltre, vengono programmate, per ogni mese, otto giornate di operazioni concertate mettendo in campo contestualmente e per più giorni di seguito tutti i CMR disponibili.

Di seguito si riportano i dati dei controlli effettuati nel 2010 con i Centri mobili di revisione:

- operazioni programmate ed effettuate	n. 2.404
- veicoli italiani	n. 24.386
- veicoli comunitari	n. 8.613
- veicoli extracomunitari	n. <u>1.880</u>
Totale Veicoli Controllati	n. 34.879

- infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati n. 37.244

In collaborazione con l'Ufficio di Coordinamento delle Forze di Polizia del Ministero dell'Interno, sono stati individuati modelli e strumenti per il potenziamento e la semplificazione dei controlli da estendere alle altre Forze dell'ordine.

Inoltre, è proseguito, fino al 31 marzo 2010, il progetto sperimentale di vigilanza congiunta degli ispettori del Ministero del lavoro e delle politiche sociali alle operazioni di controllo sui tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli commerciali in Veneto, Liguria e Puglia, iniziato il 1° settembre 2009.

Nel corso di tale progetto, sono stati controllati n. 2.615 conducenti di veicoli commerciali.

Oltre alle attività operative suindicate, notevole è stato, nel settore, anche l'impegno in materia di regolazione. In particolare:

- sono state esaminate, in relazione alle modifiche normative di cui alla legge 29 luglio 2010, n.120, e alla legge 4 agosto 2010, n.127, le ulteriori problematiche applicative ed emanate, di concerto con il Ministero dell'Interno-Direzione Polizia Stradale, disposizioni operative in materia di controllo dell'autotrasporto di merci;

- sono stati conclusi, in collaborazione con il Dipartimento delle politiche comunitarie, il Ministero dell'interno ed il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, gli adempimenti per il recepimento delle direttive 2009/4/CE sulle contromisure volte a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi e 2009/5/CE, relativa a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e per la completa attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

- sono state predisposte le bozze del decreto legislativo che il Governo ha approvato in data 26 novembre 2010 per il recepimento delle suddette direttive, nonché le proposte di modifica del decreto legislativo n. 286/2005 sulla scheda di trasporto e sono state dettate disposizioni esplicative circa l'adozione di un modulo di rilevazione delle assenze dei conducenti.

Verifiche ed ispezioni previste dal Codice della strada

Nell'ambito dell'attività di controllo, verifiche e ispezioni, in attuazione dell'art. 1, comma 1037, della legge n. 296/2006, sono proseguite le visite ispettive avviate dal 2007 in ordine:

- agli sportelli telematici degli automobilisti (STA);
- ai corsi di recupero patente a punti (PaP);
- ai corsi ADR, ATP e CQC sostenuti da parte degli organismi autorizzati;
- alle officine autorizzate per le revisioni periodiche dei veicoli;
- alle autoscuole con aule informatizzate per lo svolgimento dell'esame teorico per il conseguimento della patente di guida.

Nel corso del 2010, il personale delle competenti strutture ministeriali ha effettuato:

- n. 6.412 visite ispettive presso le Agenzie STA;
- n. 4.095 controlli tecnici sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni dei veicoli;
- n. 12.144 visite ispettive presso soggetti autorizzati allo svolgimento di corsi per il recupero punti patente di guida;
- n. 2.696 visite ispettive sui corsi ADR e CQC.

Inoltre, è stato approntato il 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 una 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.

La procedura per l'acquisizione di tali dati, che oggi vengono memorizzati in sui server locali, è stata completata e collaudata già nel dicembre 2009.

Le software house, nel 2010, hanno dato l'avvio al completamento dell'integrazione del software degli uffici periferici della motorizzazione civile con quello delle procedure centralizzate già sviluppate, al fine di acquisire sul sistema centrale i dati delle prove dei veicoli. Dal mese di maggio 2010, dagli uffici della motorizzazione civile che hanno completato l'integrazione del software è possibile acquisire i dati sugli archivi centralizzati. Successivamente, il sistema sarà gradualmente esteso a tutte le officine partendo da una provincia pilota.

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 presso dette officine ex art. 80 del Codice della Strada.

Non risulta al riguardo vi siano banche dati similari in possesso di altri Stati membri dell'Unione europea. Questo strumento consente alle strutture ministeriali competenti 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 poter fornire, ad esempio, alle case costruttrici con riferimento al comportamento di componenti del veicolo, freni, sospensioni, rumore ed emissioni.

Il complesso degli interventi sopra illustrati, concernenti l'obiettivo strategico, del miglioramento dei livelli di sicurezza nel trasporto su strada, grava, come detto, sul programma di bilancio "Gestione della sicurezza e della mobilità stradale", al quale ineriscono numerose altre attività finalizzate alla medesima sicurezza, tra le quali si segnalano quelle appresso specificate.

Comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale

Le iniziative di comunicazione sul tema della sicurezza stradale mirano a fornire un valido contributo alla riduzione del numero delle vittime di incidenti stradali.

L'intenso impegno profuso in tutto l'ultimo decennio ha consentito di raggiungere notevoli risultati, anche se l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi e rappresenta in Italia la prima causa violenta, per dimensioni e impatto sociale, di mortalità e ferimento. A fronte di tale contesto, si renderebbe necessaria un'azione sempre più incisiva e costante nel tempo, tale da risultare realmente efficace nel contrasto del fenomeno. Al riguardo, si sottolinea come la scarsità delle risorse disponibili limiti nei fatti la possibilità di azione e come le disposizioni dell'art. 6, comma 8, della legge n. 122/2010, di ulteriore riduzione del budget, rendano sempre più complesso il quadro in cui l'Amministrazione è chiamata ad operare.

Tra le iniziative del 2010, si segnalano:

- la campagna di comunicazione "QUANDO GUIDO IO NON SCHERZO", quale prosecuzione della precedente di cui, al fine di sedimentare il messaggio e di dare continuità all'attività già svolta, riprende la firma-logo "SULLA BUONA STRADA". Tale campagna è stata veicolata su tutti i media (TV, radio, stampa, affissioni e web) ed è stata supportata da numerose iniziative collaterali, volte ad implementare l'efficacia del messaggio, nonché a dare opportune informazioni ai pubblici di riferimento;

- la spedizione di un inserto contenente "pillole di sicurezza stradale", inserito all'interno delle comunicazioni inviate all'utenza dall'Ufficio Centrale Operativo della Motorizzazione Civile relative a: conferma di validità della patente di guida, aggiornamento della residenza sulla patente di guida e variazione di punteggio sulla patente di guida;

- la realizzazione, in collaborazione con la Polizia stradale e l'Arma dei Carabinieri, di un depliant informativo multilingue destinato agli utenti della strada italiani e stranieri, denominato "VIAGGIA SEMPRE SICURO E INFORMATO", poi distribuito con l'ausilio anche di Posteitaliane e dei Gestori delle aree di ristoro autostradali, in occasione dell'esodo estivo, su tutta la rete stradale e autostradale, nonché in tutte le stazioni dei carabinieri;

- la partecipazione a vari eventi:

gennaio 2010	Giornata della sicurezza stradale sui campi di calcio;
maggio 2010	FORUM della Pubblica Amministrazione;
agosto 2010	Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli;
settembre-ottobre 2010	Campionati mondiali di Volley;
27 ottobre 2010	Cerimonia delle firme della Carta Europea della Sicurezza Stradale (ERSC);
dicembre 2010	MotorShow di Bologna.

Attuazione messa in sicurezza della viabilità

Nel corso dell'anno 2010, non sono stati attivati nuovi bandi per assegnare ai Comuni i finanziamenti per realizzare progetti di adeguamento dei semafori alle esigenze dei non vedenti, né sono state sottoscritte nuove convenzioni per il medesimo fine, in quanto a partire dall'anno finanziario 2009 il relativo capitolo di bilancio non è stato più dotato di competenza. Sono state, invece, approvate e rese esecutive le convenzioni stipulate con i Comuni nel 2009 a seguito del bando indetto con fondi residui 2008.

Inoltre, sono stati pagati molti dei progetti assegnatari di fondi negli anni precedenti. In particolare, sono stati liquidati gran parte dei Comuni beneficiari di provvedimenti di impegno che sarebbero andati in perenzione contabile a decorrere dal 1.1. 2011.

Occorre sottolineare tuttavia come, nel corso dell'anno in esame, sono state riscontrate notevoli difficoltà relativamente ai pagamenti, in quanto l'introduzione dell'obbligo di rispetto assoluto del patto di stabilità da parte degli Enti locali ha portato alcuni Comuni a non essere in grado di liquidare la parte di propria competenza relativa alla realizzazione dei progetti entro un termine utile che permettesse all'Amministrazione di emanare i decreti di pagamento nel termine indicato dalla RGS a chiusura dell'anno finanziario. Per tali Comuni, quindi, la perenzione è diventata inevitabile.

Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale e relativo aggiornamento

Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali sul territorio nazionale, il Ministero è impegnato nell'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), di cui all'art. 32 della legge. n. 144/1999, che viene attuato attraverso Programmi annuali, predisposti dallo stesso Ministero.

Nel tempo sono stati previsti diversi Programmi di attuazione, che di seguito si illustrano.

PRIMO e SECONDO PROGRAMMA: la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed individuati in concreto dal Primo Programma, per l'anno 2001, e dal Secondo Programma, per l'anno 2002. L'assegnazione inizialmente prevista ammonta rispettivamente a 12.911.422, 00 euro per il Primo che, in relazione ai limiti di impegno, sviluppa nel corso del quindicennio, un importo complessivo di circa 129.114.220,00 di euro e per il Secondo Programma di 20.658.270,00 che, parimenti, sviluppa 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 gli Enti locali e successivamente impegnate, prima nel corso dell'esercizio finanziario 2002 e poi di quello del 2003.

Al riguardo, si precisa che il Primo ed il Secondo Programma, finanziati 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.

Quest'Amministrazione ha, conseguentemente, provveduto alla predisposizione del decreto necessario all'utilizzo dei contributi da erogarsi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni per l'attuazione del Primo e Secondo Programma, ma tale decreto non è stato sottoscritto dal Ministero dell'economia e delle finanze in quanto in presenza di effetti peggiorativi. Solo nel luglio 2008, vi è stata un'inversione di tendenza e lo stesso MEF ha ritenuto di poter autorizzare l'utilizzo diretto dei contributi pluriennali, previa emanazione di appositi decreti.

Durante l'esercizio 2010, tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò ha consentito, nel 2010, di riattivare le procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte del Ministero, della regolarità amministrativo-contabile dei progetti approvati.

Tuttavia, il suddetto utilizzo diretto non consentirà il completo impiego delle risorse in parola, poiché gli Enti attuatori non avranno la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, ma la conseguiranno nell'arco temporale previsto dalla stessa durata dei limiti di impegno.

TERZO, QUARTO E QUINTO PROGRAMMA: sono stati finanziati con le risorse di cui alla legge 27 dicembre 2006 (legge finanziaria 2007) 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.

Il terzo, quarto e quinto Programma, in virtù delle richieste formulate agli organi competenti, hanno beneficiato di una procedura di erogazione delle risorse economiche più snella rispetto al primo e secondo Programma, in quanto gli stessi vengono erogati 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).

La legge finanziaria 2007 n. 296/2006, infatti, all'art.1, comma 1035, ha disposto che il Ministero provvede all'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e successive modificazioni. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano e' stata autorizzata la spesa di 53 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

In attuazione di tale disposto, il Ministero ha elaborato un cronoprogramma, individuando tempi e strategie, al fine di dare concreta attuazione al Piano stesso, da finanziarsi con le risorse rese disponibili dalla legge citata.

Nel corso del triennio di riferimento, quindi, sono state preventivamente organizzate fasi di consultazione e concertazione con le Regioni, le Province Autonome, l'UPI e l'ANCI, per acquisire gli elementi conoscitivi e valutativi più opportuni per determinare contenuti e modalità applicative. Successivamente, sono stati predisposti i tre Programmi a cui sono state assegnate, rispettivamente, le risorse relative agli esercizi finanziari 2007, 2008 e 2009.

Al fine, poi, di anticipare i tempi di erogazione dei fondi relativi al QUARTO ed al QUINTO programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, si è ritenuto opportuno procedere all'esame congiunto degli stessi, mediante l'attivazione di tavoli di concertazione che hanno trovato la loro definitiva composizione nella Conferenza Unificata Stato – Regioni, e la relativa approvazione da parte del CIPE, mantenendo comunque ferma l'erogazione delle risorse secondo i principi di contabilità finanziaria ed imputando le risorse del Quarto programma all'esercizio finanziario 2008 e quelle del Quinto al 2009.

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 euro: euro 3.650.000,00 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, previa valutazione del tavolo di coordinamento con le Regioni e le Province autonome.

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 ed il Quinto Programma di attuazione per consentire una riduzione della tempistica e poter erogare somme maggiori in minor tempo.

Con la stesura del Quarto e del 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.

Resta ancora da disporre la materiale erogazione dei fondi a livello periferico per la quale bisognerà attendere i tempi tecnici degli enti territoriali. Nell'anno 2010, è stato possibile effettuare un solo pagamento a favore dell'unica regione che ha dato avvio agli interventi previsti dal Terzo Programma di attuazione.

Inoltre, nell'anno 2010, è stato posto in essere un sistema di monitoraggio dello stato di attuazione del PNSS che rappresenterà uno dei più significativi strumenti per effettuare una prima valutazione di efficacia di tutti gli interventi sinora predisposti e consentirà di calibrare i successivi Programmi attuativi e di predisporre l'aggiornamento del Piano medesimo. Al riguardo, si specifica che la Società aggiudicataria ha cominciato a svolgere le preliminari attività di acquisizione dati su tutto il territorio nazionale per la costruzione di un primo archivio dedicato alle criticità riscontrate a livello locale.

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. Pertanto, raffrontando il fabbisogno annuale stimato dal Piano ed il quantum effettivamente concesso, si delinea il seguente quadro economico.

Per il biennio 2011 e 2012 non sono previsti stanziamenti di sorta.

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.

In occasione della predisposizione del rendiconto 2009, era già stato anticipato, anche con riferimento agli obiettivi comunitari da raggiungersi ormai nell'immediato, che l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano avrebbe provocato sicuramente una forte battuta di arresto sull'attuale performance positiva.

Anche in relazione alla presentazione al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, lo stesso CNEL, ha ribadito l'opportunità che il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del Piano.

Si aggiunge, infine, che lo stesso CIPE, con delibera del 13 maggio 2010 ha sottolineato che:

- nel triennio 2007-2009, a fronte di un impegno nazionale previsto dal PNSS di 1.678 milioni di euro, c'è stato un impegno effettivo di solo 141 milioni di euro (8,4 % del totale) e che per il biennio 2010-2011 non sono previsti stanziamenti;
- l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano provocherà una forte battuta d'arresto sull'attuale performance positiva.

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.

Riforma del Codice della strada

Le novità introdotte dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 "Disposizioni in materia di sicurezza stradale" sono rivolte ad elevare i livelli della sicurezza stradale, al fine di determinare una diminuzione del numero delle vittime.

Nello specifico, si sintetizzano, di seguito, le principali novità contenute nella riforma del Codice della Strada:

Minicar. Inasprimento delle sanzioni per chi utilizza ciclomotori e minicar con il motore truccato.

Diventa obbligatorio l'esame di guida pratica e l'uso delle cinture di sicurezza per i conducenti e i passeggeri delle minicar munite di cinture.

Test antidroga per neopatentati. Obbligo per chi chiede il primo rilascio della patente di guida, nonché per chi chiede il rilascio di certificazione di abilitazione professionale, di produrre un

certificato che attesti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti e psicotrope, rilasciata sulla base di accertamenti clinici a carico del richiedente. Per gli autisti professionali (taxi, bus, camion e tir) la norma è ancora più restrittiva: test antidroga per il rinnovo della patente e ritiro o licenziamento per giusta causa se trovati alla guida in stato di ebbrezza. Sale da tre mesi ad un anno a da uno a due anni la sospensione della patente per chi guida sotto l'effetto di droghe.

Licenziamento autista. Chi ha subito la sospensione della patente professionale perché ubriaco o sotto gli effetti della droga, può essere licenziato per giusta causa.

Casco sulla bicicletta per ragazzi fino a 14 anni. Introduzione dell'obbligo per i ragazzi fino a 14 anni di indossare il casco alla guida delle biciclette;

Divieto di somministrazione di alcolici. Dalle 3 di notte fino alle 6 del mattino nessun locale potrà più vendere alcolici. Negli Autogrill il divieto si estende dalle 22 per i superalcolici (con multe da 2.500 a 7.000 euro) e dalle 2 del mattino per birra e vino (da 3.500 fino a 10.500 euro). Per gli esercenti sarà obbligatorio possedere un etilometro, da mettere a disposizione dei clienti, per una prova prima di mettersi al volante

Di grande rilievo anche la previsione della sicurezza stradale come materia obbligatoria in tutte le scuole di ogni ordine e grado.

Servizi all'utenza in materia di veicoli e conducenti

Gli Uffici della motorizzazione civile offrono servizi ad una utenza indifferenziata che va dai 12.000.000 a 15.000.000 di utenti/anno. Detti servizi sono costituiti, sostanzialmente, da attività tecniche e tecnico-amministrative di immatricolazione, collaudi, revisione dei veicoli, esami teorici e pratici per il rilascio delle patenti di guida, accertamenti sugli incidenti stradali, controlli sulle autoscuole per i corsi di recupero punti della patente, etc.

A titolo esemplificativo, si riporta il numero di alcune delle operazioni fornite nel corso del 2010 dai predetti Uffici (dati rilevati dal Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione). Esse rappresentano solo una parte dei servizi resi all'utenza, la cui consistenza dipende dalle specificità territoriali e dalla tipologia di utenza di ciascun Ufficio.

- n. 2.771.945 immatricolazioni e reimmatricolazioni;
- n. 5.536.504 tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione;
- n. 626.531 duplicati carte di circolazione;
- n. 193.637 certificati di circolazione ciclomotori;
- n. 1.096.470 revisioni dei veicoli;
- n. 973.822 patenti rilasciate per esame;
- n. 431.269 duplicati di patente;
- n. 149.072 patenti convertite e riclassificate;
- n. 35.579 certificati di abilitazione professionale;
- n. 261.341 certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori;
- n. 15.354 certificati di formazione professionale;
- n. 249.260 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). A seguito di detta innovazione, gli esami di teoria per il conseguimento della patente A e/o B si tengono esclusivamente nelle aule informatizzate degli uffici della motorizzazione civile e non più presso le autoscuole. Anche coloro i quali sono incorsi nella perdita totale dei punti della patente di guida devono rifare l'esame di teoria utilizzando il "Quiz informatizzato".

Si tratta di uno strumento che si inserisce nell'ambito degli obiettivi governativi tesi a semplificare le procedure amministrative, nonché a privilegiare i requisiti di sicurezza, trasparenza e qualità dell'esame e quelli di efficacia per elevare i livelli di 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, un notevole aumento di candidati esaminati nell'unità di tempo e quindi un risparmio in termini di risorse umane impiegate dall'Amministrazione.

Dal confronto tra le sedute di esame di teoria per patenti A e B negli anni 2008 e 2010, emerge in primo luogo un incremento del 6,6% delle prove, che si può ascrivere ad un effettivo aumento di candidati, ma soprattutto alla maggiore efficacia selettiva dovuta all'introduzione obbligatoria della procedura informatizzata.

Si rileva, altresì, una maggiore percentuale dei candidati respinti: 32,87% nel 2008 contro 34,69% nel 2010.

Altri servizi di rilievo resi ad un'utenza specialistica sono quelli offerti dai Centri prova autoveicoli per l'omologazione dei veicoli, dispositivi ed unità tecnico indipendenti. L'attività di omologazione è sostanzialmente incentrata su due grandi filoni che hanno per oggetto l'attività omologativa dei veicoli e l'attività normativa relativa ai veicoli ed al trasporto delle merci pericolose.

Nel corso del 2010 sono state, tra le altre, effettuate le seguenti operazioni (dati rilevati dal Sigest - Sistema di controllo di gestione):

- n. 3.041 procedimenti per l'omologazione di veicoli di categoria L, M, N e O;
- n. 1.564 procedimenti per l'omologazione di dispositivi ed entità tecniche;
- n. 3.471 procedimenti per l'omologazione di sistema (omologazioni parziali CE/ECE);
- n. 7.050 approvazioni dei veicoli in unico esemplare;
- n. 2.715 prove ATP su veicoli in circolazione;
- n. 3.594 omologazioni, verifiche primitive e periodiche sugli etilometri.

Particolare rilevanza, ai fini dei servizi in materia di veicoli e 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.

Il C.E.D. Motorizzazione, operativo h/24, fornisce un supporto fondamentale alle attività dell'Amministrazione; assicura all'utenza, pubblica e privata, il collegamento alla 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.

In particolare, si evidenzia che nel tempo sono state implementate una serie di nuove procedure informatiche tra le quali si rammentano:

- lo “Sportello telematico dell’automobilista”, che consente il rilascio in tempo reale delle targhe e dei documenti di guida e relativi aggiornamenti di proprietà (compreso il certificato di proprietà), da parte degli studi di consulenza e degli uffici pubblici periferici;
- 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;
- la procedura per il rilascio del foglio rosa da parte delle autoscuole;
- 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.

Nel 2010, i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l’Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:

- 3.815.765 tagliandi inviati agli utenti per l’aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;
- 4.828.951 tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente;
- 485.395 duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;
- 66.149 duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;
- 1.750.179 utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);
- 2.216.437 utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 78 27 82)
- 2.082.491 lettere di comunicazione agli utenti di decurtazione del punteggio della patente.

Il Portale dell’automobilista(www.ilportaledellautomobilista.it)

Tramite Il Portale dell’automobilista sono offerti servizi on line a cittadini, operatori professionali e imprese.

I principali servizi offerti dal Portale dell’Automobilista sono:

Esami patente

Per gli operatori professionali è possibile effettuare le prenotazioni per gli esami di teoria per il rilascio delle patenti di guida via web. Dal giorno successivo alla data di svolgimento della prova è possibile richiedere la scheda dell’esame di teoria per il conseguimento della patente di guida sostenuto tramite quiz informatizzato dai candidati presentati dall’autoscuola.

Immatricolazione e passaggio di proprietà dei veicoli

E’ disponibile via web, per gli operatori professionali, il servizio di pagamento on line dei corrispettivi integrato all’interno del sistema STA (Sportello Telematico dell’Automobilista).

Revisione dei veicoli

Dal 2009 è attivo il nuovo servizio revisioni.

Come è noto, la revisione periodica (da effettuarsi dopo quattro anni dalla prima immatricolazione e successivamente ogni due anni) può essere effettuata sia presso gli uffici della motorizzazione che presso officine all’uopo autorizzate.

Le officine autorizzate (circa 6.000 sul territorio nazionale), a valle dei controlli tecnici previsti dal Codice della Strada sul veicolo, accedono per via telematica al CED della Motorizzazione, aggiornano l’Archivio Nazionale Veicoli in detto CED e stampano il tagliando di aggiornamento emesso dal medesimo CED per l’aggiornamento della carta di circolazione.

Il Portale dell'Automobilista con il un nuovo sistema telematico per la gestione del processo amministrativo di revisione:

- consente alle officine di operare su un collegamento a banda larga più economico ed efficiente del precedente collegamento "punto punto" con connessione ISDN;
- subordina l'emissione del tagliando di aggiornamento della Carta di Circolazione alla verifica telematica dell'avvenuto pagamento del corrispettivo dovuto.

Il sistema gestisce circa un milione di transazioni/mese.

Peraltro risultano disponibili via web i servizi di:

- compilazione e stampa della modulistica necessaria per l'accesso a tutte le operazioni di motorizzazione;
- pagamento on line di tutti i corrispettivi di motorizzazione;
- consultazione dello stato di alcune pratiche (rilascio patente e carta di circolazione per smarrimento o furto, rilascio tagliando di conferma di validità della patente di guida, rilascio tagliando di aggiornamento patente e carta di circolazione per cambio di residenza);
- consultazione del saldo ed estratto conto punti patente, certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori e carta di qualificazione del conducente;
- consultazione delle caratteristiche tecniche dei propri veicoli. Il sistema fornisce – per ciascuno dei veicoli dei quali il cittadino registrato è proprietario – la potenza in KW, la categoria "Euro" di appartenenza e la data di scadenza della revisione.

Negoziazione delle normative comunitarie in materia di motorizzazione e recepimento nell'ordinamento nazionale

Anche per l'anno 2010, l'Amministrazione ha assicurato la partecipazione ai lavori preparatori del Consiglio dei Ministri UE dei trasporti, della competitività e dell'ambiente nei relativi gruppi di lavoro e comitati a carattere regolamentare, nonché nei gruppi di lavoro correlati della Commissione.

In particolare, nell'ambito dei predetti gruppi, sono stati seguiti i dossier di competenza concernenti:

- l'adozione della direttiva 2010/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sul "quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto". Si tratta di una direttiva "quadro" che permetterà alla Commissione di adottare specifiche decisioni per la implementazione di sei azioni prioritarie sullo sviluppo degli ITS e obbligherà gli Stati membri a implementare programmi di sviluppo di tali sistemi in maniera coordinata a livello comunitario;
- l'adozione della direttiva 2010/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 2010 "in materia di attrezzature a pressione trasportabili". Con tale direttiva, l'Unione europea ha inteso aggiornare le norme preesistenti (direttive 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE e 1999/36/CE) nel settore, coordinandole con le norme internazionali vigenti in materia di trasporto delle merci pericolose sulle tre modalità di trasporto (accordi ADR per la strada, RID per la ferrovia e ADN per le vie navigabili) e con la legislazione comunitaria in materia di accreditamento degli enti di certificazione e di sorveglianza sul mercato;
- la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio "per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale";
- il progetto di conclusioni in materia di sicurezza stradale sulla base di una comunicazione della Commissione europea dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale";
- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di veicoli agricoli e forestali;
- la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che emenda la direttiva 2000/25/EC per quanto riguarda le disposizioni in materia di trattori immessi sul mercato in regime di flessibilità;

- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato;
- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂. A decorrere dal 2014, i costruttori di autoveicoli dovranno limitare le emissioni medie di CO₂ degli autoveicoli a 175 gr/km; in caso di non conformità sono previste sanzioni alle case costruttrici che non rispetteranno gli obiettivi assegnati;
- la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità;
- il regolamento (UE) n. 371/2010 della Commissione del 16 aprile 2010 recante sostituzione degli allegati V, X, XV e XVI della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro);
- il regolamento (UE) n. 672/2010 della Commissione del 27 luglio 2010 relativo ai requisiti di omologazione dei dispositivi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) N. 1003/2010 della Commissione dell'8 novembre 2010 relativo ai requisiti di omologazione dell'alloggiamento per il montaggio delle targhe d'immatricolazione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) n. 1005/2010 della Commissione dell'8 novembre 2010 relativo ai requisiti di omologazione per i dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) n. 1008/2010 della Commissione del 9 novembre 2010 relativo ai requisiti per l'omologazione dei tergicristalli e dei lavacristalli di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) n. 1009/2010 della Commissione del 9 novembre 2010 relativo ai requisiti di omologazione per i parafranghi di taluni veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- la direttiva 2010/47/UE della Commissione del 5 luglio 2010 recante adeguamento al progresso tecnico della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità ;
- la direttiva 2010/48/UE della Commissione del 5 luglio 2010 che adegua al progresso tecnico la direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;
- il regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione del 10 novembre 2010 relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione delle autoveicoli nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- la direttiva 2010/61/UE della Commissione del 2 settembre 2010 che adegua per la prima volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose;

- la direttiva 2010/22/UE della Commissione del 15 marzo 2010 che modifica, per adeguarle al progresso tecnico, le direttive del consiglio 80/720/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE e 87/402/CEE nonché le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/25/CE e 2003/37/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali;
- la direttiva 2010/62/UE della Commissione dell'8 settembre 2010 che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali
- la direttiva 2010/52/UE della Commissione dell'11 agosto 2010 che modifica, ai fini dell'adattamento delle rispettive disposizioni tecniche, la direttiva 76/763/CEE del Consiglio relativa ai sedili per accompagnatori dei trattori agricoli o forestali a ruote e la direttiva 2009/144/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote.

Inoltre, nell'anno 2010 sono stati adottati i seguenti provvedimenti di trasposizione di atti comunitari:

- decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35 di attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose.
- decreto ministeriale 26 luglio 2010 di recepimento della direttiva della Commissione 2010/19/CE relativa ai sistemi antispruzzi dei veicoli a motore;
- decreto ministeriale 5 novembre 2009 di recepimento della direttiva della Commissione 108/209/CE che adegua al progresso tecnico la direttiva 97/24/CE relativa ai veicoli a due o tre ruote.

Infine, in merito al quadro finanziario del programma di bilancio "Gestione della sicurezza e mobilità stradale", sul quale gravano l'obiettivo strategico concernente il miglioramento del livello di sicurezza del trasporto su strada e le attività suindicate nel medesimo settore, nel rimandare alla tav. 5 allegata per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti ad esso inerenti, si sottolinea che dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato e utilizzati per l'elaborazione della predetta tavola, si ricava che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 91,33;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 89,52;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 66,94.

✓ **Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo.**

L'obiettivo in esame fa capo, nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", al programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", al quale fa altresì capo l'ulteriore obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi di trasporto", per il profilo concernente l'implementazione dell'attività di vigilanza sulle linee di collegamento marittimo su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, in ordine al quale si è in precedenza riferito.

Per quanto concerne l'obiettivo ora in esame, si indicano, di seguito, le principali azioni poste in essere dalla competente struttura ministeriale per il suo raggiungimento:

- elaborazione, con il coinvolgimento delle altre Amministrazioni interessate, quali il Ministero della salute, il Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le Comunicazioni e il Comando generale delle Capitanerie di Porto, dello schema di provvedimento per il recepimento della direttiva 2008/106/CE in materia di formazione e addestramento del personale marittimo, nonché per la redazione del testo unico in materia di formazione e addestramento del personale marittimo ai sensi della Convenzione IMO STCW95

- elaborazione dello schema di regolamento per il coordinamento della normativa relativa all'attività lavorativa a bordo delle navi mercantili e delle navi da pesca con la disciplina dettata dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modificazioni ed integrazioni;

- monitoraggio e vigilanza dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali mediante visite tecniche a bordo di:

a. mezzi adibiti a servizio di rimorchio in ambito portuale ed impiegati nei porti di Milazzo;

b. navi adibite a trasporto passeggeri da crociera nei porti di Messina e Civitavecchia;

c. traghetti ro-ro adibiti a trasporto passeggeri in collegamento tra la Calabria e la Sicilia.

I suddetti sopralluoghi sono stati effettuati per verificare, in particolare:

- il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo (d.lgs. n. 271/99);

- l'organizzazione dell'orario di lavoro in relazione a quanto indicato dal d.lgs. n.108/2005;

- il rispetto delle autorizzazioni in deroga all'orario di lavoro concesse con decreti interministeriali (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ministero del lavoro e delle politiche sociali) ai sensi dell'articolo 3 comma 7 del d. lgs. n.108/2005;

- la conformità delle sistemazioni di bordo con quanto riportato nel Piano di sicurezza dell'unità ai sensi del d. lgs. n. 271/99;

- la verifica a campione delle condizioni dei locali di lavoro, dei locali adibiti a servizi di mensa equipaggio e degli alloggi dell'equipaggio nonché dei relativi impianti presenti;

Circa il quadro finanziario del suindicato programma di bilancio programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" cui inerisce l'obiettivo in questione, si rinvia a quanto già esposto in corrispondenza del suindicato obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi di trasporto".

✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo**

✓ **Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse**

✓ **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 tre obiettivi strategici suindicati sono inerenti ad un unico programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", che rientra nella missione "Ordine pubblico e sicurezza",

la cui attuazione, nell'ambito di questo Ministero, 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 strategici.

✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo**

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, 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;
- prevenire malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo.

Inoltre, per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale dedicato al delicato settore, sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e a livello internazionale, per valutare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza

Complessivamente si sono assicurati:

- 308 giorni di disponibilità operativa dei mezzi navali, 199 dei mezzi aerei e 252 dei mezzi terrestri rispetto al numero di giorni programmati, rispettivamente, di 284, 290 e 347. Al riguardo, si evidenzia che, in assenza di idonee risorse finanziarie destinate all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria dei mezzi operativi della Guardia Costiera, si è privilegiato il mantenimento in efficienza e l'esercizio dei mezzi navali, più direttamente interessati dalle emergenze in mare, sacrificando la restante componente che, soprattutto con riferimento ai mezzi terrestri, ha visto un forzato periodo di indisponibilità che non ha consentito il pieno raggiungimento dell'obiettivo predeterminato;
- 9.858 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali (11.739 nel 2009 e 13.321 nel 2008), che non configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno (10.000), ma un sostanziale perseguimento dello stesso, anche in considerazione delle scarse risorse finanziarie concesse che hanno causato le predette riduzioni 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:

- 3.943 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate (4.602 nel 2009, 4.699 nel 2008);
- 4.137 missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.318 nel 2009, 4.749 nel 2008);
- 8.114 persone soccorse e/o assistite (22.195 nel 2009, 33.698 nel 2008);
- 2.202 unità da traffico, pesca e diporto soccorse e assistite (2.269 nel 2009);
- 96.395 miglia percorse dalla componente navale, per ricerca e soccorso (104.834 nel 2009);
- 172 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per ricerca e soccorso (252 nel 2009);

- 270 missioni aeronavali espletate per trasporto di ammalati/traumatizzati (1.877 nel 2009).

Sempre in tema di SAR (Ricerca e Soccorso), con particolare riferimento all'attività connessa all'immigrazione clandestina, si sottolinea che, in generale, il numero degli eventi, nel 2010, è andato progressivamente diminuendo, per cui gli interventi della Guardia costiera legati al flusso migratorio, sia come operazioni di ricerca e soccorso in mare e ancor più come controlli degli sbarchi a terra, sono stati proporzionalmente ridotti.

Complessivamente, l'anno in esame ha fatto registrare:

- 57 eventi di immigrazione clandestina in mare (155 nel 2009);
- 1.126 persone soccorse/recuperate (9.249 nel 2009);
- 123.619 miglia percorse dalla componente navale (149.965 nel 2009);
- 281 ore di volo della componente aerea (406 nel 2009);
- 4.224 missioni di vigilanza dei mezzi aeronavali (5011 nel 2009);
- 3.681 ispezioni e controlli a terra, nelle zone interessate dal fenomeno (11.269 nel 2009).

Nell'insieme, con riferimento all'attività di contrasto del fenomeno immigratorio, l'obiettivo massimo preventivato di 12.000 interventi (preventivi e non), sia in mare che a terra, non è stato raggiunto, essendosi attestato a 7.820, in proporzione al sensibile ridimensionamento degli interventi.

Per quanto concerne l'attività espletata presso la Centrale Operativa del Comando Generale I.M.R.C.C. (international maritime rescue coordination center), si evidenzia, tra l'altro, il coordinamento di varie operazioni complesse a carattere anche internazionale e la gestione di centinaia di telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 originate da rete mobile, nonché di tutti gli allerta satellitari Cospas/Sarsat, di Inmarsat blue box ecc. Tra le operazioni internazionali gestite dalla suddetta Centrale si annoverano le seguenti:

1. Operazione congiunta europea "Poseidon 2010", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini diretti in Europa attraverso il Mare Egeo, con origine dalle coste turche.

L'operazione si è svolta in acque internazionali e nazionali greche con l'intervento di uomini e mezzi operativi di Austria, Belgio, Bulgaria, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Regno Unito, Romania, Slovenia, Slovacchia, Spagna e Svezia. In questo contesto sono state sottoposte a controllo 196 unità e soccorse 136 persone.

2. Operazione congiunta europea "Hermes 2010", volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane (Algeria, Ciad, Mali, Nigeria, Libia e Tunisia).

L'operazione si è svolta nelle acque territoriali italiane ed in quelle internazionali del Canale di Sardegna, con l'impiego di uomini e mezzi operativi di Belgio, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Malta, Portogallo, Regno Unito, Romania e Spagna. In questo contesto, sono state sottoposte a controllo 139 unità e soccorse 50 persone.

3. Operazione congiunta europea "Indalo 2010", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane algerine e del Marocco. L'operazione, coordinata dall'Agenzia Europea FRONTEX, si è svolta nelle acque antistanti le coste sud-iberiche, con l'impiego di uomini e mezzi aeronavali di Belgio, Francia, Germania, Italia e Portogallo. In questo contesto, sono state sottoposte a controllo 193 unità.

4. Operazione congiunta europea "Hera 2010", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini diretti verso le isole Canarie, con origine dalle coste africane. L'operazione si è svolta in acque internazionali e nazionali prospicienti il Senegal e la Mauritania con l'intervento di uomini e mezzi operativi di Francia, Italia, Lussemburgo, e Spagna. In questo contesto sono state sottoposte a controllo 287 unità.

In merito, poi, all'attività di mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security, si segnala, innanzitutto, il forte impulso assicurato in materia di controlli di prevenzione di atti terroristici.

In particolare, in materia di safety, i controlli, le ispezioni e le visite al naviglio nazionale e ai documenti di bordo sono stati 40.599, in costante diminuzione rispetto al passato (49.868 nel

2009 e 68.593 nel 2008), per le menzionate deficienze finanziarie. Pertanto, non è stato possibile raggiungere il target prefissato (45.000 controlli previsti). Di contro, gli atti certificativi complessivamente rilasciati in materia risultano pari a 12.361 (10.966 nel 2009 e 18.658 nel 2008).

A fronte di 350.251 navi da traffico e di linea arrivate nei porti italiani (354.562 nel 2009), il personale militare del Corpo ha eseguito 141.538 interventi (184.245 nel 2009) finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile. In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/accosti è diminuita, rispetto al passato, attestandosi intorno al 40%, contro il 52% precedente. Anche in questo caso la contrazione delle attività trova giustificazione nelle scarse risorse destinate alle spese di funzionamento.

Relativamente ai controlli di sicurezza a bordo delle navi estere (Port State Control), sono state effettuate 1.939 ispezioni P.S.C. su 6.495 navi individuali straniere arrivate nei porti italiani, soggette a tali controlli.

Il risultato atteso (ossia effettuare un numero di ispezioni pari al 25% delle navi straniere arrivate) è stato, pertanto, assicurato, raggiungendo il valore di 29,8%.

A seguito di tali controlli sono stati emessi 126 provvedimenti di “fermo nave” e 4 provvedimenti di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all’attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.O.U. (Memorandum of Understanding).

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ship security, hanno coinvolto sempre più 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 2010, in particolare, sono stati approvati 142 piani di sicurezza nave (84 nel 2009) e sono stati rilasciati 308 certificati internazionali di security (402 nel 2009) 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 il personale del Corpo delle Capitanerie di porto, in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche.

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

- sono stati eseguiti ben 48.126 controlli alle port facilities (43.414 nel 2009 e 52.666 nel 2008) che, in termini di efficacia, superano il target prefissato di 35.000 controlli;
- i controlli alle navi straniere sono stati 2.005 (1.866 nel 2009), ossia poco più del 30% delle navi soggette arrivate. Ciò risponde ampiamente a quanto, in fase di previsione, era stato programmato (25%).

Sempre in materia di security si registrano, dal punto di vista operativo, 2.954 missioni antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera che, però, accusa la forzata contrazione di tale attività rispetto al 2009 (4.936 missioni), dovuta anche in questo caso alle insufficienti risorse.

✓ **Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse**

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, la tutela dei bagnanti, la protezione dell’ambiente marino e la tutela della biodiversità.

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 combattere 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.

Risultano interessanti i confronti col biennio 2008-2009, valutate soprattutto le minori risorse disponibili, che evidenziano un positivo grado di conseguimento dell'obiettivo prefissato in ordine ai controlli da eseguire a terra (170.000 controlli), seppur in presenza di giustificati minori interventi via mare:

- 188.189 controlli effettuati a terra (190.021 nel 2009 e 217.957 nel 2008);
- 5.449 missioni svolte dai mezzi aeronavali (10.514 nel 2009 e 11.364 nel 2008);
- 1.906 notizie di reato inviate all' A.G. (2.016 nel 2009 e 1.987 nel 2008);
- 534 sequestri penali eseguiti (810 nel 2009 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 61.906 controlli effettuati in mare dalle motovedette (63.542 nel 2009 e 85.240 nel 2008), con 4.046 infrazioni rilevate e 98.536 controlli a terra eseguiti dal personale militare (95.015 nel 2009, 107.034 nel 2008), con 2.219 infrazioni rilevate. A seguito di tale attività sono state trasmesse 56 notizie di reato all'A.G. ed eseguiti 100 sequestri penali e 226 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.). In totale sono state assistite e soccorse 288 persone, 18 unità a vela e 61 a motore.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che prevedeva in materia di diporto un minimo di 130.000 controlli, è stato raggiunto e superato con complessivi 160.442 controlli eseguiti. Sempre in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- 1.961 unità da diporto soccorse/assistite (1923 nel 2009 e 2.106 nel 2008);
- 4.961 diportisti soccorsi/assistiti (5428 nel 2009 e 5.690 nel 2008);
- 239 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (279 nel 2009 e 230 nel 2008);
- 72 navi iscritte negli appositi registri e 12 cancellate (rispettivamente, 25 e 17 nel 2009);
- 2.259 imbarcazioni iscritte e 1.428 cancellate (rispettivamente, 2.534 e 1.308 nel 2009)
- 17.654 patenti nautiche rilasciate, 24.335 convalidate, 247 revocate e 5 sospese (rispettivamente, 16.466, 22.360, 373 e 5 nel 2009).

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:

- 542 bagnanti soccorsi/assistiti (1309 nel 2009, 1.572 nel 2008);
- 82.755 sopralluoghi del personale sulle spiagge (85.947 nel 2009, 97.253 nel 2008);
- 48.956 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (47.682 nel 2009, 66.083 nel 2008)), con 1.508 infrazioni rilevate (1.601 nel 2009, 1.773 nel 2008).

In virtù dei suddetti risultati, l'obiettivo prefissato di 120.000 controlli è stato raggiunto e superato con 131.711 controlli, seppur confermando il trend "in calo" rispetto ai risultati pregressi (133.496 nel 2009 e 164.314 nel 2008), per la costante riduzione delle risorse assegnate in bilancio.

✓ ***“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, nel 2010, è stata organizzata e gestita un'esercitazione internazionale di soccorso ad aeromobile incidentato in mare, in applicazione degli accordi internazionali S.A.R.MED.OCC. (search and rescue mediterraneo occidentale), denominata "SQUALO 10". L'esercitazione si è regolarmente svolta nelle acque di giurisdizione del 11° M.R.S.C. di Catania, nella zona di mare dello Jonio compresa tra il golfo di Catania e le coste meridionali della Calabria (circa 460 miglia quadrate). All'evento hanno partecipato i rappresentanti di 6 Stati (Francia, Israele, Libia, Slovenia, Spagna e Turchia), oltre all'Italia.

Oltre alle predette azioni correlate ai tre obiettivi strategici in esame, gravano sul programma di bilancio "Sicurezza nei mari, nei porti e sulle coste" anche le 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, nel 2010, si è concretizzata in controlli lungo 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:

- 10.574 missioni per vigilanza ecologica (10.081 nel 2009 e 12.044 nel 2008);
- 11.331 missioni antinquinamento (14.111 nel 2009 e 16.821 nel 2008);
- 6.089 missioni di monitoraggio acqua (8.653 nel 2009 e 9.468 nel 2008);
- 4.352 missioni per vigilanza archeologica (7.842 nel 2009 e 7.776 nel 2008);
- 6.309 missioni di vigilanza riserve marine (8.755 nel 2009 e 8.667 nel 2008).

Il personale a terra, specializzato in materia, ha svolto 143.253 controlli per tutela ambientale (136.431 nel 2009 e 168.823 nel 2008), mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo (altamente qualificati per interventi sott'acqua ed impiegati anche nei soccorsi di protezione civile, come nelle note emergenze lungo la costa per le alluvioni che hanno trascinato in mare interi villaggi delle zone colpite), hanno eseguito 5.528 interventi per la difesa del patrimonio archeologico sommerso (5195 nel 2009 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 13.000 missioni navali per la tutela del patrimonio archeologico e delle riserve marine, ne sono stati rispettivamente realizzati 189.399 (con un positivo indice di efficacia ma, anche in questo caso, per inadeguatezza delle risorse finanziarie, con un ridimensionamento rispetto ai 192.218 controlli effettuati nel 2009) e 10.661 (con un indice di efficacia negativo ed in netto calo rispetto alle 15.637 missioni navali effettuate nel corso del 2009).

A seguito di tale attività si sono registrati:

- 110 sequestri penali (124 nel 2009 e 47 nel 2008) e 296 notizie di reato all'A.G. per inquinamento (304 nel 2009 e 221 nel 2008);
- 2 sequestri penali (6 nel 2009 e 4 nel 2008) e 14 notizie di reato all'A.G. in materia di beni archeologici sommersi (32 nel 2009 e 28 nel 2008);

- 17 rinvenimenti di reperti archeologici (14 nel 2009 e 27 nel 2008).

Nel corso del 2010, complessivamente, si sono avuti 31 casi di grave/medio inquinamento (149 nel 2009 e 66 nel 2008), nonché 346 casi di piccoli inquinamenti (368 nel 2009 e 447 nel 2008), con 602 interventi del personale del Corpo per disinquinamento (895 nel 2009 e 1.801 nel 2008).

Per quanto concerne gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, si evidenzia che ne sono stati effettuati, sia in mare che a terra, complessivamente 193.174 raggiungendo, così, l'obiettivo massimo prefissato di 180.000 controlli, ma anche in questo caso in sensibile diminuzione rispetto ai controlli effettuati negli anni precedenti (225.422 nel 2009 e 250.805 nel 2008). In dettaglio, i controlli eseguiti a terra, da squadre di personale appositamente formato, sono stati 160.838 (193.396 nel 2009 e 207.201 nel 2008) ed hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, invece, 32.336 (32.026 nel 2009 e 43.604 nel 2008). I risultati dell'attività operativa complessivamente svolta sono i seguenti:

- 15.701 missioni aeronavali (16.429 nel 2009 e 19.367 nel 2008);
- 1.047 notizie di reato (1.152 nel 2009 e 787 nel 2008);
- 5.597 illeciti amministrativi (5.104 nel 2009 e 4.051 nel 2008);
- 2.915 attrezzi da pesca sequestrati (14.479 nel 2009 e 2.364 nel 2008);
- 387.700 Kg. di pescato sequestrati (684.104 nel 2009 e 368.888 nel 2008).

Ciò premesso, per il quadro finanziario relativo all'intero programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", nel rinviare all'allegata tav. 5 per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti ad esso relativi, si fa presente che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione di detta tav. 5, emerge che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 97,24;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 96,22 ;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 83,00.

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".

Anche nel corso del 2010, come nel precedente anno, la valorizzazione delle risorse umane è rimasta penalizzata sul fronte dell'attività formativa, per la quale i fondi a disposizione sono risultati assolutamente esigui; è invece proseguito il miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche.

Al riguardo si sottolinea, innanzitutto, l'attività di prosecuzione e sviluppo dei progetti informatici e dei sistemi informativi automatizzati svolta dalla competente struttura ministeriale. In particolare, nell'arco del 2010, l'attività si è orientata su quattro direttrici principali :

- TECNICA

- consolidare le architetture dei sistemi di elaborazione ed innalzerà la stabilità e la fruibilità dei servizi trasversali all'utenza interna, sia centrale che periferica, con un contemporaneo abbassamento della frequenza di malfunzionamenti ed indisponibilità delle funzioni applicative;
- realizzare interventi strategici per l'Amministrazione, quali il sistema di monitoraggio delle grandi opere e lo sviluppo dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS);
- COMUNICATIVA
- aumentare i canali ed i contenuti informativi verso l'utenza interna, con lo sviluppo della nuova intranet e sessioni formative a carattere tecnico - organizzativo ispirate ai temi propri del Codice dell'Amministrazione Digitale
- consolidare il ruolo di struttura di riferimento dell'Amministrazione per la comunicazione verso l'utenza esterna (imprese, operatori e cittadini) attraverso il supporto fornito alle altre Direzioni Generali per, ad esempio, la campagna sulla Sicurezza Stradale, la pubblicizzazione dell'azione di investimento infrastrutturale per il Programma Operativo Nazionale e l'azione di coordinamento ed integrazione sul tema della Direttiva europea sugli ITS;
- STATISTICA
- diffondere i dati statistici mediante il Conto Nazionale edizione 2008-2009, il Diporto Nautico edizione 2008 e, in occasione del Cinquantésimo "Salone Nautico Internazionale" di Genova, il Diporto Nautico edizione 2009", con quasi un anno di anticipo rispetto al programma previsto;
- realizzare, in ambito SISTAN (Sistema Statistico Nazionale) e d'intesa con l'ISTAT, il Programma Statistico Nazionale e altre pubblicazioni specialistiche nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, con trasmissione anche ad organismi internazionali;
- AMMINISTRATIVA
- migliorare l'efficienza dell'azione di investimento in campo ICT promuovendo un attento controllo del rapporto tra esigenze di spesa, disponibilità di bilancio ed efficacia degli interventi nell'arco dell'anno. Grazie a tale meccanismo, anche in presenza delle note carenze finanziarie sui capitoli di competenza, è stato possibile dispiegare un'azione incisiva ed efficace sull'intera Amministrazione;
- espletare tutte le necessarie attività programmatiche inerenti il programma di sperimentazione del nuovo Bilancio di Cassa, cui l'Amministrazione ha aderito, evidenziando agli organi competenti anche le criticità emerse nel corso della sperimentazione e fornendo il proprio contributo alla futura implementazione del sistema.

Tra le azioni realizzate nell'arco del 2010 e rientranti nella sfera di stretta competenza tecnica, si possono citare l'azione di razionalizzazione sui prodotti software destinati alla gestione del *back office*, agli interventi finalizzati a migliorare l'utilizzo e la disponibilità delle piattaforme di elaborazione mediante il massiccio ricorso ad ambienti di virtualizzazione, che hanno consentito anche di gettare le basi verso temi di stretto interesse quali il *disaster recovery* e la *business continuity*.

Sono, inoltre, in corso le attività per la dismissione dei domini "trasporti" e "infrastrutture" a favore dell'unico dominio MIT, attività di particolare importanza, in quanto permette di creare una gestione unificata delle *Active Directory*, consentendo una più uniforme e funzionale gestione delle varie policy di sicurezza e dei servizi distribuiti

Continuano, purtroppo, a permanere le criticità legate all'impossibilità di provvedere al naturale *turn over* delle apparecchiature obsolete, limitando fortemente le possibilità di miglioramento dei livelli di disponibilità dei servizi per l'utenza.

Sul fronte della comunicazione, malgrado il notevole impegno profuso e gli indubbi risultati conseguiti, si continua a non poter disporre di risorse umane e strumentali sufficienti, condizione che obbliga a limitare il campo di azione.

Tra gli interventi di rilevanza strategica per l'Amministrazione, si cita la realizzazione del nuovo sistema informativo per il monitoraggio delle Infrastrutture Strategiche (c.d. Grandi Opere), che ha consentito di avviare il consolidamento delle informazioni utili alla Struttura Tecnica di Missione tramite un'architettura cooperativa ed interoperabile che consentirà di acquisire le

informazioni sullo stato di avanzamento delle opere ed i relativi investimenti per un numero rilevante di interventi, direttamente dai soggetti coinvolti nella realizzazione e cioè ANAS e RFI.

L'altro settore strategico sul quale si è concentrata l'attività ha riguardato i sistemi ITS, ponendo particolare accento sull'azione di coordinamento ed integrazione sia nei confronti delle iniziative a carattere interno (PON Reti & Mobilità, Easy Way, UIRNET e Comitato Centrale dell'Albo per l'Autotrasporto), sia sui filoni progettuali che vedono impegnati altri soggetti istituzionali (Regioni e Comuni) unitamente a compagini industriali per la realizzazione di sistemi ITS, come, ad esempio, i progetti SECTRAM e DESTINATION riguardanti il territorio dell'arco alpino.

Particolare rilevanza ha assunto, altresì, l'esperienza internazionale maturata in qualità di partner istituzionale nell'ambito del progetto SCUTUM (*SeCUring the EU GNSS adopTion in the dangeroUs Material transport*), insieme ad ENI e Telespazio.

Sempre nel corso del 2010, sono stati anche predisposti tutti gli atti propedeutici alla procedura di gara europea per l'integrazione e la gestione dell'attuale sistema di gestione documentale, la cui pubblicazione è avvenuta a fine gennaio 2011.

Ciò premesso, si sintetizzano, di seguito, gli ulteriori interventi di rilievo nel settore delle innovazioni tecnologiche del Ministero:

Sistema dei controlli interni e valutazione del personale

Il sistema dei controlli interni del Ministero 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 SICONT 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 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, ormai, 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. 150.

In particolare, i risultati desumibili dal SISTRA in ordine al grado di raggiungimento degli obiettivi strategici costituiscono la base di partenza per la valutazione dei dirigenti apicali, ossia dei titolari dei Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, mentre i risultati desumibili dal SIGEST in ordine al grado di raggiungimento della performance organizzativa delle singole strutture costituiscono la base di partenza per la valutazione dei dirigenti generali e non e del personale delle Aree, secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 10 settembre 2010 n. 274/5.1/O.I.V., registrato alla Corte dei Conti il 10 ottobre 2010, Reg.n.9-Fog.335, con il quale è

stato approvato il sistema di misurazione e valutazione organizzativa e individuale del Ministero, in attuazione delle disposizioni in materia di cui al richiamato decreto legislativo n. 150/2009 e delle delibere emanate dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche.

Nel 2010, in particolare, si è proceduto ad implementare la funzionalità di misurazione della performance nell'ambito del predetto Sistema di controllo di gestione, inserendo per ogni struttura organizzativa centrale e periferica gli obiettivi assegnati, con i relativi indicatori e risultati attesi, consentendo in tal modo di verificare, alle scadenze prefissate, lo stato di attuazione di detti obiettivi.

Sito internet

Nel corso del 2010 sono proseguite con regolarità le attività di gestione e implementazione del sito internet.

Nonostante il ridotto numero di unità di programmazione disponibili per le attività di *debugging*, manutenzione, sviluppo e adeguamento delle procedure, non si sono verificate "code di attesa" per il soddisfacimento delle richieste dell'utenza.

Analoga situazione si è verificata per quanto concerne la gestione dei contenuti del sito dell'Amministrazione.

La struttura redazionale ha infatti soddisfatto le richieste pervenute dalle varie strutture ministeriali, con un costante confronto con i referenti delle medesime strutture e con gli sviluppatori del sito.

E' stata inoltre completata la configurazione virtualizzata dei server, curata dal personale con la supervisione di uno *specialist* che ha così formato, con un *training on the job*, il personale stesso.

Quanto sopra costituirebbe un ottimo punto di partenza per le attività del 2011 alle quali, però, si contrappongono alcune difficoltà, quali la necessità di fondi per attivare un corretto programma di manutenzione delle infrastrutture informatiche (server, SAN, switch, eccetera) e tecnologiche (aria condizionata, UPS, rack eccetera) delle server farm e per l'acquisto di materiali hardware, software e di corsi di formazione in ordine agli stessi, nonché la carenza di personale per la programmazione delle procedure distribuite.

Portale intranet

Scopo del progetto è la realizzazione di un sito per le comunicazioni interne dell'Amministrazione per consentire al personale di accedere ad informazioni di carattere generale (numeri di telefono, circolari, ecc), ma anche, all'occorrenza, di interesse personale (stato presenze, richiesta rimborsi, ecc).

Il sito è stato completato e pubblicato, sebbene la sua disponibilità non sia ancora stata divulgata. Appare, infatti, necessario condividerne contenuti, funzionalità, grafica e nome con le competenti strutture, considerato anche come esse siano i *motori primi* dei contenuti da pubblicare sullo stesso. Tale step è indispensabile per rendere disponibili informazioni che siano corrette, univoche e di immediata fruizione, e quindi utili a favorire anche la standardizzazione di molte comunicazioni, prime tra tutte quelle istituzionali e di servizio da rendersi mediante moduli e tempistiche precise.

Non appena approvata e popolata con i documenti di maggior rilevanza indicati dai vari responsabili di struttura, la disponibilità del portale intranet verrà pubblicizzata e resa disponibile a tutti gli uffici centrali e periferici.

A tali attività si è affiancata la formazione di personale sulla gestione delle funzionalità del sito stesso. Tale personale provvederà a

- formare alla gestione dei contenuti della intranet il personale delle varie strutture,
- fornire a tale personale il necessario supporto gestionale,
- inserire le informazioni di rilievo nelle parti comuni del sito,

- provvedere alla attivazione e alla assegnazione delle permission degli utenti interessati ad attivare forum, blog e bacheche.

Anche in questo caso si potrebbero presentare delle difficoltà operative legate al ridotto numero di risorse di personale dedicate alla gestione della intranet, che peraltro già segue le attività redazionali del sito dell'Amministrazione.

Attività di controllo sui servizi di linea interregionali di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi del d. lgs. n. 285/2005

La materia dei servizi automobilistici di competenza statale è stata oggetto di riforma normativa, in base al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, che ha previsto la sostituzione del sistema di assegnazione dei servizi fondato sulla concessione, previsto dalla precedente disciplina risalente alla legge n. 1822/1939, con il sistema basato sull'autorizzazione, che consente alle imprese del settore di operare in un regime di libera concorrenza.

Uno dei compiti fondamentali assegnati dalla nuova disciplina a quest'Amministrazione è quello di garantire che la concorrenza tra le imprese autorizzate ad esercitare i servizi di linea avvenga in modo leale, nel rispetto delle disposizioni che regolamentano l'attività in parola.

In tale ambito rientrano l'attività di controllo prevista dall'art. 6 del citato decreto legislativo e la connessa attività sanzionatoria, prevista dagli artt. 7 e 8 del medesimo decreto.

Scopo dei controlli è accertare la regolarità dei servizi di linea autorizzati, in conformità alle prescrizioni contenute nei relativi titoli autorizzativi. Ulteriore obiettivo è accertare la presenza o meno di servizi di linea abusivi, ovvero svolti da soggetti privi di titolo autorizzativo.

I controlli su strada sono controlli di tipo sia comportamentale (verifica delle modalità di esercizio di un servizio di linea da parte dell'impresa) che documentale (presenza dell'autorizzazione, verifica della autenticità della stessa e della sua titolarità e validità).

Quando l'attività di controllo viene svolta presso la sede dell'impresa, si accerta la sussistenza, in capo all'impresa, dei requisiti e delle condizioni previsti dal l. n. 285/2005. I controlli presso le sedi di imprese esercenti sono di tipo documentale, atti a verificare la sussistenza di quanto dichiarato dalle imprese all'atto delle richieste per l'esercizio dei servizi di linea interregionale di competenza statale, prodotte a questa Amministrazione.

Nel corso del 2010, al fine di effettuare con continuità l'attività di controllo sui servizi di linea interregionali di competenza statale, si è reso necessario, innanzitutto, svolgere un'intensa attività formativa del personale delle strutture competenti, sia della sede centrale che delle sedi periferiche, al fine di poter svolgere un'attività ispettiva volta a verificare il regolare esercizio dei predetti servizi di linea, il possesso dei requisiti delle imprese esercenti i servizi medesimi, nonché gli aspetti connessi al procedimento sanzionatorio.

Contestualmente alla formazione del personale si è provveduto a realizzare un programma per la gestione informatica dei procedimenti sanzionatori connessi all'attività di controllo.

Il programma è stato reso disponibile nell'ambito dei servizi offerti on line dal portale dell'Automobilista ed è funzionale sia alle attività del personale, che, a seguito dell'attività di controllo, ha elevato delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal d.lgs. n. 285/2005, consentendo di seguire ordinatamente e tempestivamente le diverse fasi del complesso procedimento sanzionatorio, sia alle imprese che sono state oggetto di sanzione, dando loro la possibilità di effettuare il pagamento on line.

A conclusione della fase di formazione e successivamente alla realizzazione della procedura informatizzata del procedimento sanzionatorio è stato avviato il sistema dei controlli sui servizi di linea e delle relative imprese esercenti. In particolare, nel mese di dicembre 2010, sono state eseguite 3 visite ispettive nell'ambito delle quali sono stati oggetto di controllo 11 servizi di linea. Da tali controlli è emerso che nove servizi venivano regolarmente esercitati, mentre per i restanti due servizi sono state contestate violazioni alle imprese titolari.

Nel rinviare alla tav. 5 allegata per il quadro finanziario complessivo del programma di bilancio "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza", cui ineriscono l'obiettivo

in esame e le attività suindicate, si sottolinea che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 69,56;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 70,38;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 55,40.

Per quanto concerne l'altro programma di bilancio "Indirizzo politico", facente parte della stessa missione "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni Pubbliche", nel rimandare per i relativi impegni, stanziamenti e pagamenti, alla più volte citata tav. 5 allegata, si evidenzia che dai medesimi dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato risulta, in particolare, che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 90,15;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 89,48;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 86,17.

Infine, per completezza di esame, si riportano, di seguito, alcuni degli elementi più significativi inerenti al quadro finanziario degli altri programmi di bilancio gestiti da quest'Amministrazione nell'anno 2010 e non indicati precedentemente, rinviando per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti relativi agli stessi all'unità tav. 5:

- Programma "Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica" nell'ambito della missione "L'Italia in Europa e nel mondo":
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 100,00;
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 100,00;
 - percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 0,00
- Programma "Logistica ed intermodalità nel trasporto" nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità":
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 90,43;
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 86,98;
 - percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 67,62.
- Programma "Infrastrutture portuali e aeroportuali nell'ambito della Missione "Infrastrutture pubbliche e logistica":
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 78,90
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 80,24;
 - percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 48,68.
- Programma "Ricerca nel settore dei trasporti" nell'ambito della Missione "Ricerca e innovazione":
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 99,80

- percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 99,50
- percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 54,87.

- Programma “Politiche abitative” nell’ambito della Missione” Casa e assetto urbanistico”
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 76,90;
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 91,25;
 - percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 73,88.

- Programma “Politiche urbane e territoriali” nell’ambito della missione” Casa e assetto urbanistico”
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 96,95;
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 97,33;
 - percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 73,47.

- Programma “Fondi da assegnare”nell’ambito della missione”Fondi da ripartire”.
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza = 0
 - percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F = 51,85
 - percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa = 69,14.

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, dal 2008, 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.

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

Tav. I

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	
MISSIONE	PROGRAMMA
ATTIVITA'	
004	004
L'Italia in Europa e nel mondo	Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica
	Realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero
007	007
Ordine pubblico e sicurezza	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste
	Assicurazione del controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di shipsecurity e port facilities-security e attività anticrimine e antimigrazione 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
Diritto alla mobilità	Gestione della sicurezza e della mobilità stradale
	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
	Logistica ed intermodalità nel trasporto
	Planificazione, sviluppo e 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 e pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale
	003
	Sistemi portuali
	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
	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo
	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</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 unità da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attività internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalemeccanica; 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>
		Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.). Interventi in materia di infrastrutture ferroviarie locali e nazionali
		Sviluppo della mobilità locale	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
		Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	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
	003	Opere strategiche	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
	004*	Sistemi ferroviari	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 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 depresse
	005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Programma triennale delle opere portuali; Vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali
	009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	
	010	Edilizia statale e interventi speciali	
	011	Sistemi stradali, autostradali e intermodali	
14		Infrastrutture pubbliche e logistica	

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 giubilarî Regione Lazio e città di Roma; Roma Capitale, Città di Urbino
32	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	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
		003	Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Svolgimento di attività strumentali a supporto delle Amministrazioni per garantire 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 2009

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Tav. 2

	Organico DPCM 19.11.2010	Addetti 2010
Dirigenti	47	47
	251	220
totale Dirigenti	298	267
		F7
		F6
		F5 - C3S
	3359	394
		F4 - C3
		408
		F3 - C2
		1640
		F2 - C1S
		374
		F1 - C1
		74
		totale
		2890
		F6
		F5
		F4 - B3S
	5088	1399
		F3 - B3
		1772
		F2 - B2
		1173
		F1 - B1
		499
		totale
		4843
		F3
		F2 - A1S
	769	731
		F1 - A1
		21
		totale
		752
totale Aree	9216	8485
TOTALE	9514	8752

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

Tav. 3

Categorie professionali	Numero addetti												Retribuzione media (euro)	
	Partime		Tempo pieno		Tempo determinato		Tempo indeterminato		Totale tempo indeterminato		2009	2010*		
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010			2009	2010
Dirigenti	Dir 1			44	47	3	4	45	43		187.710			
	Dir 2			217	220	14	15	200	205		82.282			
	totale			261	267	17	19	245	248					
Area 3	F7													
	F6													
	F5 - C3S	23	24	393	370			416	394					
	F4 - C3	26	28	405	380			431	408					
	F3 - C2	81	83	1592	1557			1673	1640					
	F2 - C1S	40	44	349	330			389	374					
	F1 - C1	6	9	76	65			82	74					
totale	176	188	2815	2702			2991	2890						
Area 2	F6													
	F5													
	F4 - B3S	125	122	1319	1277			1444	1399					
	F3 - B3	213	212	1597	1560			1810	1772					
	F2 - B2	101	107	1110	1066			1211	1173					
	F1 - B1	14	18	479	481			493	499					
totale	453	459	4505	4384			4958	4843						
Area 1	F3													
	F2 - A1S	30	35	724	696			754	731					
	F1 - A1	3	3	20	18			23	21					
totale	33	38	744	714			777	752						
TOTALE	662	685	8325	8067	17	19	8971	8733			27.247**			

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

** Retribuzione media personale non dirigenziale.

Tav. 4

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2010 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI**

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.3 Opere Strategiche 14.11 Sistemi stradali, autostradali e intermodali 14.3 Opere Strategiche 14.4 Sistemi ferroviari 14.3 Opere Strategiche 14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche
2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	13. Diritto alla mobilità	13.6 Sviluppo della mobilità locale 13.3 Sistemi portuali 13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne 13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali Miglioramento dei servizi di trasporto

Tav. 4

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2010 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	Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
			Ottimizzazione dell'attività di verifica ed ispezione dei laboratori di prova materiali da costruzione e prove geotecniche
4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	13. Diritto alla mobilità	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.6 Sviluppo della mobilità locale 13.1 Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	Valutazione della efficacia della normazione tecnica nazionale in relazione alla resistenza strutturale delle costruzioni nei confronti delle azioni sismiche
			Elevazione della qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Analisi ed elaborazione delle criticità emerse nelle progettazioni sottoposte ad esame e parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici
			Miglioramento del livello di sicurezza nei trasporti
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo
			Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse
			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 precisi compiti istituzionali
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche

1 av. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITÀ POLITICHE
 (in migliaia euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti				Impegni (a)		Spese di Cassa		R. umane n. add. (b)		Grado informatizzazione (c)				
			2010 (d)		2011 (e)		2012 (e)		2009		2010		2010 (*)		A B C		
			2009 (d)	2010 (d)	2011 (e)	2012 (e)	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2010 (*)	2009	2010	2011	2012
4. L'Italia in Europa e nel mondo	4.4 Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica		180.640	183.680	183.680	180.000			364.320	0				X			
	Totale		180.640	183.680	183.680	180.000		364.320									
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	3 - SICUREZZA	689.223	797.726	726.544	714.446	631.155	780.930	638.034	710.524	11.690				X		
	Totale		689.223	797.726	726.544	714.446	631.155	780.930	638.034	710.524	11.690						
13. Diritto alla mobilità f)	13.1 Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	410.866	376.052	271.828 (g)	269.818	396.866	352.359	368.435	341.565	4.407	4.412			X		
	13.2 Logistica ed intermodalità nel trasporto		275.363	376.096	340.375 (h)	126.815	334.524	343.195	292.694	372.760	122	118			X		
	13.3 Sistemi portuali	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	79.016	84.392	(i)		136.289	74.164	111.424	70.633	78	74			X		
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	257.986	223.141	171.679	162.033	251.824	222.888	261.075	232.014	75	80			X		
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	60.749	54.031	48.260	48.260	65.645	53.821	86.889	53.941	53	42			X		
	13.6 Sviluppo della mobilità locale	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	1.845.845	1.709.139 (j)	1.340.651 (j)	1.098.292	1.733.113	1.584.582	1.607.669	1.527.518	114	95			X		
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	790.890	505.183	1.075.752	1.032.349	787.329	509.391	956.479	526.442	178	123			X		
			35 (m)						35 (m)								
	Totale			3.720.750	3.328.034	3.248.545	2.737.567	3.705.590	3.140.400	3.684.700	3.124.873	5.027	4.944				

Tav. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITÀ POLITICHE
 (in migliaia euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti				Impegni (a)		Spese di Cassa		R. umane n. add. (b)		Grado informatizzazione (c)			
			2009 (d)	2010 (d)	2011 (e)	2012 (e)	2009	2010	2009	2010	2009	2010 (*)	A	B	C	
14. Infrastrutture pubbliche e logistica (n)	14.3 Opere Strategiche	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	1.396.953	1.691.953	2.270.438 (o)	2.370.257	1.360.781	1.732.490	951.920	637.540					X	
			150.214	10.500	(p)		160.214	10.500	76.301	63.020				X		
	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	125.684	51.776	29.861	29.347	112.758	35.605	55.732	113.896	107	305			X	
			9.712	11.174	6.362	6.254	9.190	10.531	9.847	10.942	133	155	X			
	14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	3 - SICUREZZA	631.975	1.111.256	(q)		694.071	720.582	603.111	706.299	2.117	1.271				
	14.10 Edilizia statale e interventi speciali	14.11 Sistemi stradali, autostradali e intermodali	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	361.613	523.960	264.000 (f)	263.935	364.680	350.934	519.271	289.652	48	98			X
				392.316	392.244	(s)		421.875	351.769	341.736	264.698					X
	Totale	17.6 Ricerca nel settore dei trasporti		3.068.467	3.792.863	2.570.661	2.669.793	3.063.569	3.212.431	2.557.917	2.086.047	2.405	1.829			
				15.807	11.941	4.340	5.184	15.599	11.918	10.351	7.617					X
Totale			15.807	11.941	4.340	5.184	15.599	11.918	10.351	7.617						

Tav. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITÀ POLITICHE
(in migliaia euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanzamenti					Impegni (a)		Spese di Cassa		R. umane n. add. (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2009 (d)	2010 (d)	2011 (e)	2012 (e)	2009	2010	2009	2010	2009	2010 (*)	A	B	C	
19. Casa e assetto urbanistico (t)	19.2 Politiche abitative		1.529.891	496.036	237.991 (u)	223.809	747.919	1.196.363	1.154.130	481.082	67	58		X		
	19.3 Politiche urbane e territoriali		646.593	274.760 (u)			643.487	347.131	697.604	352.063	176	68		X		
Totale			2.176.484	770.796	237.991	223.809	1.391.406	1.543.494	1.851.734	833.145	243	126				
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	18.115	15.868	12.534	12.592	15.436	14.383	15.525	13.799	210	223		X		
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	197.870	97.415	38.678	37.959	150.169	71.793	170.840	63.711	743	1.372		X		
Totale			215.985	113.283	51.212	50.551	165.605	86.176	186.365	77.510	953	1.595				
33. Fondi da ripartire	33.1 Fondi da assegnare		309.623	15.450	73.641	73.641	15.543	179.512		155.999				X		
	Totale		309.623	15.450	73.641	73.641	15.543	179.512		155.999						

Tav. 5

Note:

(a)	impegni totali comprensivi degli impegni effettivi e degli impegni assunti su residui di lettera F
(b)	dati relativi agli anni-persona estratti dal budget definito 2010.
(c)	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.
(d)	stanziamenti definitivi di competenza.
(e)	previsioni stanziamenti di competenza legge di Bilancio 13 dicembre 2010, n. 221
(f)	i dati riportati, relativi alla missione 13, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" di competenza del MEF.
(g)	nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale".
(h)	nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "Autotrasporto ed intermodalità"
(i)	nel Bilancio 2011 il Programma 13.03 Sistemi portuali è stato soppresso.
(l)	nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale".
(m)	nel bilancio consuntivo 2009 era previsto lo stanziamento ed il pagamento di euro 35.000,00 per il programma 13.7 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo" presente nel bilancio 2008.
(n)	i dati riportati, relativi alla missione 14, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Opere pubbliche e infrastrutture" di competenza del MEF.
(o)	Nel Bilancio 2011 il Programma 14.03 "Opere strategiche" è stato soppresso e sostituito dal programma 14.10 "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità".
(p)	Nel Bilancio 2011 il Programma "14.04 Sistemi ferroviari" è stato soppresso.
(q)	Nel Bilancio 2011 il Programma 14.10 "Edilizia statale e interventi speciali" è stato soppresso ed è confluito nel nuovo Programma 14.10 "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità".
(r)	Nel Bilancio 2011 la denominazione del Programma "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali" è variata in "Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali"
(s)	Nel Bilancio 2011 il Programma "14.12 Infrastrutture portuali ed aeroportuali" è stato soppresso.
(t)	i dati riportati, relativi alla Missione 19, non comprendono quelli relativi al Programma 1 "Edilizia abitativa e politiche territoriali" di competenza del MEF.
(u)	Nel Bilancio 2011 i due precedenti Programmi 19.2 "Politiche abitative" e 19.3 "Politiche urbane e territoriali" sono stati accorpate nell'unico Programma 19.2 "Politiche abitative, urbane e territoriali".

Tav. 6

INDICATORI DELLE RISORSE E DEI RISULTATI PER PRIORITA' POLITICHE

Priorità Politiche	Spese cassa (1)	R.U. Num add. (2)	Indicatori dei risultati fisici (3)												Indicatore ponderato	
			A				B				C					
			cons	val prog	cons	val prog	cons	val prog	cons	val prog	cons	val prog	cons	val prog		
	t	t	t-1	t+1	t-1	t+1	t-1	t+1	t-1	t+1	t-1	t+1	t	t	t	1,03
SICUREZZA				1	1,18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1,03

A - Sicurezza vigilanza e regolamentazione infrastrutture

B - Gestione della sicurezza e della mobilità

C - sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

La misurazione dei risultati

La tavola 6 allegata concerne la misurazione dei risultati conseguiti nell'anno 2010 rispetto a quelli programmati per ciascuna priorità politica. A partire dall'anno 2008, si è provato, seguendo le indicazioni del Comitato tecnico scientifico per il controllo strategico nelle pubbliche amministrazioni, a realizzare detta misurazione, pur con le difficoltà connesse all'introduzione dei nuovi e complessi meccanismi ad essa finalizzati, limitando, peraltro, la stessa ad un'unica significativa priorità politica del Ministero: "Sicurezza".

Continuando, anche per l'anno 2010, a limitare la suindicata misurazione a detta priorità, si evidenzia che, a tal fine, sono stati presi in considerazione i 10 obiettivi strategici ad essa connessi nella direttiva del Ministro per il medesimo anno e di seguito riportati, con l'evidenziazione altresì, delle relative missioni del bilancio "Infrastrutture pubbliche e logistica", "Diritto alla mobilità", "Ordine pubblico e sicurezza".

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	OBIETTIVI STRATEGICI
SICUREZZA	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
		Ottimizzazione dell'attività di verifica ed ispezione dei laboratori di prova materiali da costruzione e prove geotecniche
		Valutazione della efficacia della normazione tecnica nazionale in relazione alla resistenza strutturale delle costruzioni nei confronti delle azioni sismiche
		Elevazione della qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche
		Analisi ed elaborazione delle criticità emerse nelle progettazioni sottoposte ad esame e parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici
	13 Diritto alla mobilità	Miglioramento del livello di sicurezza nei trasporti
		Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo
	7 Ordine pubblico e sicurezza	Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo
		Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse
		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

A tali obiettivi strategici ed ai connessi operativi, nelle note integrative sia a preventivo che a consuntivo 2010, risultano correlati gli indicatori di seguito indicati. I dati sono stati accorpati, ai fini della predetta misurazione, in tre tabelle inerenti ad altrettanti specifici settori della priorità politica "Sicurezza":

A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture

B - Gestione della sicurezza e della mobilità

C - Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste.

A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture

Obiettivo strategico	Descrizione Obiettivo	Descrizione indicatore	Valore obiettivo PREVENTIVO 2010	Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO 2010	dato relativo
Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	L'obiettivo si propone di verificare e migliorare i livelli di sicurezza esistenti e da realizzare su tutto il territorio nazionale, attraverso gli interventi che rientrano nelle competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: approvazione e finanziamento di progetti, controlli, interventi migliorativi ed adeguativi, verifiche, supporto ai Commissari delegati (D.L. 79/2004)	Esame progetti studi e perizie presentate dai concessionari - N. progetti istruiti/N. progetti presentati	90%	90%	1
	L'obiettivo fa parte del macro-obiettivo "Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture".	Visite periodoche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio - N. visite/ 2 x n. dighe	1090	1090	1
	Piano di messa in sicurezza degli edifici scolastici, con particolare riguardo a quelli che insistono sul territorio delle zone soggette a rischio sismico, nell'ambito dei programmi di infrastrutture strategiche di cui alla legge n.443/01. L'obiettivo fa parte del macro-obiettivo "Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture".	Stipula convenzioni di finanziamento per progetti ritenuti ammissibili - N. convenzioni stipulate/ N. convenzioni da stipulare	100%	100%	1
		Attivazione Piano di erogazione contributi - N. mutui stipulati/N. mutui da stipulare	100%	100%	1
Ottimizzazione dell'attività di verifica ed ispezione dei laboratori di prova materiali da costruzione e prove geotecniche	Ai sensi dell'art. 59 DPR 380/2001 l'ex ministero dei lavori pubblici, ora ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha facoltà di rilasciare, con apposito decreto, ai laboratori diversi da quelli ufficiali, la concessione ad eseguire prove su materiali per il controllo dei requisiti richiesti dalla normativa tecnica per la sicurezza delle costruzioni. L'obiettivo si propone di assicurare un elevato livello qualitativo del servizio svolto dai laboratori autorizzati da parte del Consiglio Superiore al rilascio della certificazione prescritta per legge, mediante la formazione ed il coordinamento di tecnici qualificati in servizio presso i Provveditorati	Definizione programma formativo dei tecnici addetti alle visite ispettive	SI	SI	1
		Formazione tecnici addetti alle visite ispettive	20	40	2
		Programmazione di visite ispettive congiunte tra il Servizio Tecnico Centrale ed i Provveditorati-N° visite ispettive	5	5	1
Valutazione della efficacia della normazione tecnica nazionale in relazione alla resistenza strutturale delle costruzioni nei confronti delle azioni sismiche	L'obiettivo si propone di analizzare gli effetti del sisma sugli edifici costruiti in epoche diverse al fine di valutare l'efficacia delle norme tecniche vigenti al momento della progettazione strutturale e della costruzione degli edifici	Effettuazione, verifica e stesura del rapporto informativo	SI	SI	1
		Divulgazione dei risultati	SI	SI	1
Elevazione della qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche	L'obiettivo mira a fornire un contributo per elevare la qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche mediante l'elaborazione di criteri e regole cui le stazioni appaltanti potranno riferirsi durante la realizzazione delle opere	Elaborazione documento contenente criteri e regole destinato alle stazioni appaltanti	SI	SI	1
Analisi ed elaborazione delle criticità emerse nelle progettazioni sottoposte ad esame e parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici	L'obiettivo si propone di analizzare le criticità più frequenti emerse dagli atti progettuali esaminati quale azione propedeutica per la redazione di una proposta regolamentare sui controlli propedeutici all'approvazione dei progetti	Monitoraggio progetti esaminati dal Consiglio Superiore - N° progetti esaminati	10	20	2

B - Gestione della sicurezza e della mobilità.

OBIETTIVO STRATEGICO	Descrizione Obiettivo	Descrizione Indicatore	Valore obiettivo PREVENTIVO 2010	Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO 2010	
Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	L'obiettivo si propone di completare, implementare e mettere in esercizio il sistema IVR (risposta vocale interattiva). L'utente del 1518 avrà la possibilità di scegliere se ascoltare l'ultimo bollettino del traffico nazionale diffuso sui canali radiofonici della Rai, l'ultimo bollettino macro - regionale prodotto, oppure essere messo in contatto con un operatore. Il sistema ridurrà i tempi di attesa e aumenterà in modo significativo la capacità del servizio (tel/h) e, conseguentemente, la sua efficacia per la sicurezza stradale.	Attivazione del servizio	SI	SI	
		N.richieste evase/N.richieste pervenute	1	668.570 / 668.570	
		Controlli autoscuole che erogano corsi per recupero punti programmati/controlli effettuati	1	1	
		Controlli presso le autoscuole dotate di aule informatizzate programmati/controlli effettuati	1	1	
		Controlli presso le officine autorizzate ad effettuare le revisioni sui veicoli programmati/controlli effettuati	1	4.095 / 4.095	
		L'obiettivo è attuato attraverso il monitoraggio della reale effettuazione dei treni previsti dal Contratto di Servizio stipulato tra lo Stato e Trenitalia che prevede tra l'altro la misurazione dell'indice di regolarità e qualità dei treni riportati nella tabella allegata alla direttiva del Ministro.	Report elaborati/report pervenuti	1	1
		Potenziamento e miglioramento dei controlli territoriali, d'intesa con gli altri ministeri interessati (Interno, Politiche sociali, Economia e Finanze), sugli operatori nazionali ed esteri dell'autotrasporto merci e viaggiatori, ai fini della sicurezza della circolazione e del rispetto delle norme che disciplinano l'attività di autotrasporto; - seminari di formazione del personale addetto all'attività di controllo per il settore dell'autotrasporto di merci e viaggiatori; - studi e statistiche sul settore dell'autotrasporto	Controlli effettuati/controlli da effettuare	1	32.657 / 32.657
		Predisposizione di circolari e rilascio di nulla osta tecnici sui progetti e sugli impianti a seguito delle realizzazioni o delle modifiche, al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. Ai fini della sicurezza sono essenziali le attività svolte dagli Uffici speciali per i trasporti ad impianti fissi (Ustif) ed in particolare quelle relative ai collaudi e controlli tecnici sugli impianti stessi.	Istruttorie condotte sui progetti presentati/da condurre	1	40 / 40
Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo	L'attuazione prevede l'emanazione di apposito decreto di natura regolamentare per l'individuazione delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative dei mezzi di trasporto marittimi ed al fine di coordinare le norme contenute nel d.lgs. n.81/08 con la normativa relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, di cui al d.lgs. 27/7/99 n.271, e per il settore della pesca, di cui al d.lgs. 17/8/99 n.298. Per una migliore e più completa attuazione delle disposizioni in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro marittimo, anche in forma coordinata con quanto emanato in sede internazionale e comunitaria, nella fase di predisposizione del suddetto decreto si realizzerà anche una valutazione tecnico-giuridica finalizzata al confronto con le disposizioni contenute nella Conv. quadro sul lavoro marittimo emanata in ambito ILO nel 2006 e con quelle riportate nella direttiva comunitaria 2009/13/CE del 16/2/09 (pubbl.GUCE n. L 124 in data 20/5/09) recante attuazione dell'Accordo tra l'Associazione degli armatori comunitari (ECSA) e la	Trasmissione dello schema di decreto attuativo all'Ufficio legislativo	SI	NO	
		Numero navi verificate/N. navi da verificare	1	58 / 58	
		Trasmissione dello schema di decreto presidenziale all'ufficio legislativo	SI	SI	
		Redazione testo unico per la formazione e per l'addestramento della gente di mare	SI	SI	

Obiettivo strategico	Descrizione Obiettivo	Descrizione Indicatore	Valore obiettivo PREVENTIVO 2010	Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO 2010
Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	Attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare alle persone in pericolo per garantire in ogni contesto, ivi compresi i fenomeni di immigrazione clandestina, la salvaguardia della vita umana in mare. Controlli nei porti, sul naviglio nazionale e su quello straniero che attracca nei porti italiani, per accertare il rispetto della normativa in materia di Safety e Security	Giorni di operatività dei mezzi aeronavali e terrestri	306	253
		Personale militare appositamente specializzato	450	450
		Interventi per fronteggiare l'immigrazione clandestina	12.000	7820
		Esercitazioni addestrative degli equipaggi	10.000	9.858
		Controlli sulle navi nazionali ai fini della safety	45.000	40.599
		Controlli sulle navi straniere soggette a PSC	25%	30%
		Implementazione dei sistemi di monitoraggio del traffico marittimo	98%	98%
		Controlli di security alle port facilities	30.000	48.126
Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	Attività di polizia marittima e portuale per prevenire e reprimere gli abusi sul demanio marittimo, per vigilare sul corretto svolgimento della navigazione da diporto e per assicurare l'osservanza delle ordinanze in materia di sicurezza portuale e balneare. Controlli in mare, allo sbarco e su tutta la filiera della pesca marittima, per il rispetto della normativa nazionale e comunitaria di settore. Azioni di vigilanza finalizzate alla tutela dell'ambiente marino e la prevenzione degli inquinamenti, per la salvaguardia delle aree marine protette e per la tutela del patrimonio archeologico sommerso.	Ispezioni a tutela del demanio marittimo	170.000	189.399
		Controlli sulla navigazione da diporto	130.000	160.442
		Controlli per la tutela dei bagnanti	120.000	131.711
		Interventi di vigilanza nei porti	250.000	158.572
		Controlli sulla filiera della pesca marittima	180.000	193.174
		Controlli per la lotta all'inquinamento marino	170.000	189.399
		Missioni delle unità navali per la tutela dei beni archeologici sommersi	6.500	4.352
		Missione delle unità navali per la tutela delle aree marine protette	6.500	6.309
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 precipi istituzionali	Coordinamento Guardie Costiere del Mediterraneo nella esercitazione internazionale di soccorso ad aeromobile incidentato in mare	Personale militare appositamente specializzato nel settore	150	178
		esecuzione dell'esercitazione SAR internazionale	SI	SI

Al riguardo, si evidenzia l'eterogeneità degli indicatori sopra specificati, risultando gli stessi in parte di tipo quantitativo, con valori espressi in diverse unità di misura, e in parte di tipo qualitativo. Pertanto, è stato necessario normalizzare i dati ad essi inerenti, affinché potessero essere espressi attraverso misurazioni confrontabili tra loro e aggregabili, poi, 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 suindicati, si è effettuata una scelta degli indicatori ritenuti più significativi tra tutti indicati nelle note integrative e, successivamente, si è operata una sintesi degli stessi, individuandone tre finali, ossia uno per ogni settore, riportato nella tav. 6.

Per l'indice **A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture**, sono stati presi in considerazione tutti e cinque gli obiettivi strategici ad esso connessi:

- Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
- Ottimizzazione dell'attività di verifica ed ispezione dei laboratori di prova materiali da costruzione e prove geotecniche
- Valutazione della efficacia della normazione tecnica nazionale in relazione alla resistenza strutturale delle costruzioni nei confronti delle azioni sismiche
- Elevazione della qualità della progettazione, realizzazione e collaudazione delle opere pubbliche
- Analisi ed elaborazione delle criticità emerse nelle progettazioni sottoposte ad esame e parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Detti obiettivi strategici si articolano in diversi obiettivi operativi a cui è associato un indicatore di risultato, che si può riscontrare nelle note integrative al bilancio dello Stato dell'anno 2010.

Per costruire l'indice sintetico, sono stati, però, considerati solo i seguenti indicatori più significativi della la priorità politica "Sicurezza":

- Il rapporto tra il numero dei progetti studi e perizie istruiti rispetto a quelli presentati
- Il rapporto tra il numero di visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio rispetto a quelle previste (2 visite annuali per ogni diga)
- Stipula convenzioni di finanziamento per progetti ritenuti ammissibili - N. convenzioni stipulate/ N. convenzioni da stipulare
- Attivazione Piano di erogazione contributi - N. mutui stipulati/N. mutui da stipulare
- Definizione programma formativo dei tecnici addetti alle visite ispettive
- Formazione tecnici addetti alle visite ispettive
- Programmazione di visite ispettive congiunte tra il Servizio Tecnico Centrale ed i Provveditorati
- Effettuazione, verifica e stesura del rapporto informativo
- Divulgazione dei risultati
- Elaborazione documento contenente criteri e regole destinato alle stazioni appaltanti
- Monitoraggio progetti esaminati dal Consiglio Superiore

La media dei rapporti tra risultato raggiunto e valore proposto fornisce un indice sintetico pari 1,18, ovvero un valore superiore all'unità, poiché alcuni obiettivi hanno raggiunto un valore superiore a quello prefissato in fase di preventivo.

Per l'indice **B - Gestione della sicurezza e della mobilità**, è stata presa in considerazione la quasi totalità degli indicatori individuati nelle note integrative, pervenendo ad un indice sintetico pari a 1.

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 3 obiettivi strategici nell'ambito di questo programma, assegnati dal Ministro al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto risultano pienamente raggiunti. Il relativo indice di efficacia risulta pari a 1,03.

Attraverso questo tipo di analisi avviata, come detto, nel 2008, è stato possibile sperimentare sul campo le difficoltà di misurazione dei risultati, anche in considerazione della diversità degli obiettivi e dei relativi indicatori individuati anno per anno, che non rendono comparabili detti risultati. A causa della mancanza di detta comparabilità, riscontrata anche per il 2010 rispetto al 2009, non si è indicato nella tav. 6 allegata il valore corrispondente all'anno "t-1".

Nonostante le difficoltà suindicate, il Ministero si è impegnato, da tempo, con la predisposizione di diversi strumenti utili ai fini della misurazione dei risultati dell'azione amministrativa. Al riguardo, si rinvia a quanto esposto sul sistema dei controlli interni in corrispondenza della priorità politica "Ammodernamento del Ministero".

Peraltro, al fine di garantire una coerenza tra il ciclo della programmazione strategica, il ciclo di programmazione finanziaria ed il ciclo della performance introdotto con il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, l'Organismo indipendente di valutazione del Ministero, nel corso dell'anno 2010, si è fatto promotore, con le competenti strutture del Ministero dell'economia e delle finanze, di un aggiornamento degli obiettivi e dei relativi indicatori per le successive Note integrative al bilancio di quest'Amministrazione.

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0037070-10/10/2011-USCITA
22.05.02



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

RAPPORTO SULL'ATTIVITA' DI ANALISI E DI REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO – ARTICOLO 9, COMMA 1 – QUATER DEL D.L. 185/2008

PREMESSA

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211 “Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” ha disciplinato la nuova struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando attuazione alla legge 14 luglio 2008, n. 121 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l’adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell’art. 1, commi 376 e 377, delle legge 24 dicembre 2007, n. 244”.

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 212 “Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” ha disciplinato la riorganizzazione del Gabinetto del Ministro.

Il Ministero è articolato su 5 Centri di Responsabilità: il Gabinetto, il Dipartimento per le infrastrutture gli affari generali ed il personale, il Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi

informativi e statistici, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Comando Generale delle Capitanerie di porto.

Dal punto di vista della struttura, con il decreto ministeriale n. 307 del 2 aprile 2009 sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale ed i relativi compiti ad essi demandati.

La struttura **del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale** è articolata a livello centrale in 9 direzioni generali funzionalmente dipendenti dal Dipartimento e a livello periferico, in 9 provveditorati interregionali alle opere pubbliche. Una delle direzioni dipendenti dal Dipartimento è la Direzione Generale del personale e degli affari generali, articolata in 3 sedi a livello centrale, alla quale è stata affidata la gestione unificata dei capitoli per le spese di funzionamento.

La struttura **del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici** è articolata, a livello centrale, in 9 direzioni generali e, a livello periferico, in 5 Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento, le quali dirigono e coordinano le attività di 112 uffici periferici di cui:

- **88 U.M.C.** - Uffici della Motorizzazione Civile
- **12 C.P.A.** - Centri Prova Autoveicoli
- **7 U.S.T.I.F.** - Uffici Speciali per i Trasporti a Impianti Fissi
- **5 Uffici di Coordinamento** delle sedi non dirigenziali

Nell'assetto organizzativo del Ministero è, inoltre, incardinato il **Consiglio Superiore dei lavori pubblici**, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204.

Ai sensi dell'articolo 2, comma 4 del D.P.R. n. 211/08, il **Comando Generale delle Capitanerie di porto** dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, di cui all'articolo 7 dello stesso Regolamento, sulla base delle direttive e degli indirizzi del Ministro.

Alla stregua della nuova organizzazione prevista, operano, altresì, presso il Ministero: - **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**; - **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.

Di recente è intervenuto il Decreto Ministeriale n. 167 del 29.4.2011 che, pur rimodulando la composizione degli Uffici, non ha sostanzialmente modificato l'organizzazione a livello dirigenziale generale mentre è in ancora in corso la modifica regolamentare che dovrà essere attuata in relazione alle disposizioni del decreto legge n. 98 del 6.7.2011.

Per completare il quadro di riferimento entro il quale collocare l'attività gestionale, bisogna evidenziare che questa Amministrazione ha subito un rilevante impatto dalle disposizioni normative di contenimento della spesa pubblica che si sono succedute nel corso degli ultimi anni e che hanno ridotto sensibilmente le risorse finanziarie assegnate.

Tali riduzioni, intervenute su una struttura che era stata da poco soggetta all'accorpamento di due precedenti ministeri, hanno visto amplificare gli effetti negativi sull'attuazione dei programmi di competenza e sulla programmazione della attività istituzionale anche alla luce della riorganizzazione sopra descritta.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

a. QUADRO DI RIFERIMENTO

Le procedure di spesa e le modalità di gestione dei capitoli sono quelle ordinariamente adottate dalle amministrazioni statali.

Per quanto riguarda la procedura di acquisto dei beni di facile consumo, vengono utilizzate le convenzioni CONSIP, nonché il mercato elettronico CONSIP per acquisti di beni e servizi sotto la soglia stabilita dalla normativa (decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” ed in particolare art. 125 recante le modalità di acquisizione dei lavori, servizi e forniture in economia; D.P.R. n. 207 del 5/10/2010 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”; legge 13/12/2010 n. 220, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011); legge 13/12/2010, di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2011 e del bilancio pluriennale per il triennio 2011-2013).

Per quanto riguarda le modalità di gestione, viene utilizzato come d’altronde avviene per le altre amministrazioni centrali dello Stato, il sistema informativo e informatico messo a disposizione dal MEF (sistema SICOGE). Tale sistema consente di monitorare costantemente i flussi finanziari ed economici nonché di produrre direttamente i documenti contabili necessari.

Le strutture periferiche dell'Amministrazione, ancora in attesa di implementazione del predetto detto sistema, continuano ad utilizzare i sistemi previgenti, adottati dalle Ragionerie Territoriali.

Il valore della situazione debitoria complessiva al 31/12/2009 ad euro 122.685.670,31 ed al 31/12/2010 ad euro 168.857.188,76, con un incremento significativo.

Si segnala che il trend riguarda sostanzialmente tutte le voci di spesa per consumi.

Veramente preoccupante, per ampiezza di volume, è tuttavia la spesa scaturente da contenziosi riferibili ad investimenti in materia di opere pubbliche. I relativi capitoli, generalmente incapienti, sono ordinariamente assegnati ai Provveditorati che conseguentemente producono partite debitorie sanate con l'istituto del "conto sospeso".

Procedendo all'analisi delle singole categorie economiche per le quali si sono evidenziati debiti, emerge – come detto - immediatamente la rilevante incidenza della somma per spese attinenti a situazioni contenziose (liti, interessi, arbitrati, lodi, ecc.) scaturente da sentenze esecutive relative a cause intentate da creditori nei confronti dell'Amministrazione.

Infatti, nei due anni considerati, tale voce pesa complessivamente per euro 105.859.840,03 per l'anno 2009 ed euro 131.281.935,11 per l'anno 2010.

Più in particolare.

Per la categoria economica 21, concernente interventi di costruzione, di manutenzione ecc. per edifici pubblici statali e per altri immobili di proprietà dello Stato ed altri Enti pubblici, il totale dei debiti ammonta per l'anno 2009 ad euro 75.197.843,88 e per l'anno 2010 ad euro 80.887.521,99.

Per la categoria economica 12, relativa a debiti a cui bisogna far fronte per dare esecuzione ai provvedimenti giurisdizionali che derivano da contenziosi per lo più afferenti ai lavori pubblici e quindi ascrivibile all'azione dei Provveditorati alle opere pubbliche nonché della Direzione dell'edilizia statale, il totale dei debiti ammonta per l'anno 2009 ad euro 30.685.030,15 e per l'anno 2010 ad euro 44.307.736,85.

Per quanto concerne poi le altre categorie economiche, particolare attenzione deve essere riservata ai debiti per spese riconducibili alla categoria 2 - canoni, cancelleria, spese postali, mezzi di trasporto, missioni, ecc. - pari a euro 41.526.263,48 (12.314.558,16 nel 2009 e 29.211.705,32 nel 2010) ed alla categoria 10 - rimborso a privati per eventuali eccedenze - pari a euro 9.025.566,23 (4.488.238,12 nel 2009 e 4.537.328,11 nel 2010).

Con specifico riferimento alla categoria economica 2, si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione.

Canoni

Relativamente alle spese per canoni ed utenze, deve essere considerato che, a fronte della sostanziale incomprimibilità della spesa per il funzionamento degli uffici, i relativi stanziamenti (circa il - 10% annuo), a far data dall'anno 2002, non sono risultati sufficienti alla copertura delle spese. Il totale dei debiti per questa voce è per l'anno 2009 pari ad euro 1.024.020,90 e per l'anno 2010 ad euro 4.222.527,14.

Altre spese di funzionamento

Le altre spese di funzionamento attengono a noleggi (es. stampanti), facchinaggio, cancelleria, stampati, spese postali ecc.. Relativamente a tali spese, si evidenzia che trattasi di acquisti di beni e servizi necessari al funzionamento degli uffici dell'Amministrazione e che pertanto non sono ulteriormente riducibili in maniera sostanziale; considerato altresì che — come detto — nel corso degli anni gli stanziamenti sono stati notevolmente ridotti. Il totale dei debiti per questa voce è per l'anno 2009 pari ad euro 2.078.459,31 e per l'anno 2010 ad euro 7.662.901,43.

Autovetture

Il D.P.C.M. 30 ottobre 2001 assegna in uso esclusivo alle Alte Cariche dello Stato le autovetture necessarie allo svolgimento dei compiti istituzionali. Anche in questo caso, i tagli operati non consentono la copertura del

fabbisogno di tutte le spese relative alla gestione del parco automezzi anche perché trattasi di servi resi ad altre Amministrazioni e come tali difficilmente comprimibili.

Il totale dei debiti per questa voce è per l'anno 2009 pari ad euro 84.657,20 e per l'anno 2010 ad euro 380.757,20.

Spese sanitarie

Parimenti incomprimibili sono da considerare le spese sanitarie, riferibili al personale operante sia presso le sedi centrali che periferiche dell'Amministrazione, in ottemperanza delle disposizioni imperative del D. L.vo 81/2008, particolarmente onerose per le categorie di lavoratori assegnati a mansioni di natura squisitamente tecnica. Su tale tipologia del debito ha inciso la questione delle visite fiscali che ha determinato contenziosi con alcune Regioni sino all'emissione di decreti ingiuntivi.

Il totale dei debiti per questa voce è per l'anno 2009 pari ad euro 22.450,00 e per l'anno 2010 ad euro 141.450,00.

Missioni

Molti uffici dell'Amministrazione espletano la loro attività svolgendo missioni e sopralluoghi sia di natura amministrativa che tecnica. Per quanto riguarda dette spese, nonché per ispezioni e vigilanza di competenza dei provveditorati interregionali alle OOPP, gli esigui importi

assegnati in bilancio negli esercizi finanziari 2009 e 2010 non hanno consentito il rimborso delle spese al personale, che ha comunque svolto l'attività in parola, rientrando tra i compiti di istituto ed il cui mancato svolgimento può determinare in taluni casi l'insorgere di responsabilità penale a carico del personale medesimo.

Il totale dei debiti per questa voce è per l'anno 2009 pari ad euro 4.175.123,77 e per l'anno 2010 ad euro 7.463.654,83.

Spese per servizi radioelettrici

Da segnalare è quella riferita ai debiti contratti da questa Amministrazione nei confronti della società Telecom Italia S.p.A. che assicura servizi radioelettrici inerenti alla sicurezza della navigazione marittima, nonché quelli inerenti al sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System).

Il totale dei debiti per questa voce è per l'anno 2009 pari ad euro 4.775.673,50 e per l'anno 2010 ad euro 8.750.059,50.

b. MECCANISMI DI FORMAZIONE DI DEBITI

Il debito accumulato negli anni 2009 – 2010 relativo ai capitoli di spesa della categoria economica 21, della Direzione Generale Edilizia Statale e Interventi Speciali, risente degli inevitabili maggiori tempi di gestione

degli interventi, causati dalla non tempestiva disponibilità delle risorse finanziarie che, conseguentemente non possono essere trasferite ai Provveditorati alle OO.PP. competenti, per la soddisfazione degli ordini di pagamento emessi in considerazione dello stato di avanzamento dei lavori. Ciò induce un conseguente incremento delle spese di interessi sulla sorte capitale o di esecuzione di sentenze di condanna, dei residui passivi, nonché delle esposizioni debitorie.

Il formarsi del debito negli anni 2009 – 2010 relativo ai capitoli di spesa della categoria economica 12 risulta inevitabile in conseguenza dell'andamento sfavorevole dei giudizi civili e degli arbitrati in cui l'amministrazione è coinvolta.

L'unico margine di azione è dato dalla velocità con cui si fronteggiano le spese legali conseguenti alle predette condanne, ed è utilizzato appieno, così da ridurre al minimo anche il solo rischio di un aggravio per interessi o comunque per spese conseguenti ad un eventuale ritardato pagamento.

E' evidente, peraltro, che la procedura del "conto sospeso" con cui si assolve agli obblighi di pagamento derivanti dai provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria, non muta l'esposizione debitoria dell'Amministrazione, che viene semplicemente a spostarsi sui crediti conseguentemente vantati dalle varie Tesorerie che anticipano i pagamenti.

Una situazione peculiare è costituita dai debiti pregressi nei confronti della società Telecom Italia S.p.A. derivanti dallo svolgimento in regime di proroga tecnica dei servizi radio marittimi legati alla sicurezza della navigazione ed al sistema GMDSS. E' di assoluta evidenza di come il Comando generale delle Capitanerie di Porto sia costretto, pur non disponendo di adeguate risorse, ad assicurare lo svolgimento di attività connesse alla salvaguardia della vita umana in mare la cui obbligatorietà è, come sopra precisato, prevista per legge.

Ciò è altrettanto confermato dal fatto che il capitolo 2201, ove sono allocate le risorse da trasferire alla Telecom Italia S.p.A. per assicurare le citate attività, è un capitolo a fattore legislativo (articolo 6 della legge n. 51/2001, vedasi allegata scheda SICOGE), impropriamente classificato come "rimodulabile". Nonostante ciò, il motivo alla base della formazione del debito è proprio la cronica insufficienza degli stanziamenti del citato capitolo, che ha subito numerose riduzioni legate alla caratteristica di rimodulabilità, causando un progressivo aumento del debito stesso.

Tale situazione è senza dubbio di estrema criticità, in quanto il contratto scaduto il 31 dicembre 2008 e prorogato in via tecnica con la società Telecom Italia S.p.A, non solo risulta essere di importo significativo ma aumenta di anno in anno a parità di costi del servizio, in conseguenza dei

forti tagli operati sul bilancio dalle manovre di contenimento della spesa attuate.

Infine, non si può sottacere che lo stanziamento insufficiente dei capitoli in questione ha comportato che la gara espletata per l'affidamento dei servizi in discorso nel biennio 2009/2010 sia andata deserta; ciò ha provocato l'attuale anomala situazione per la quale la società Telecom S.p.A. continua ad effettuare le attività connesse alla sicurezza della navigazione, in quanto obbligatorie per legge, ancorché in assenza di uno strumento contrattuale vigente.

L'accumulo del debito negli anni 2009 – 2010 relativo ai capitoli di spesa della categoria economica 2 come già fatto presente è dovuto, oltre alla riduzione di risorse previste nelle ultime leggi finanziarie, anche e soprattutto alla vicenda del *“Fondo da ripartire per l'estinzione dei debiti pregressi contratti dalle amministrazioni centrali dello Stato nei confronti di enti, società, persone fisiche, istituzioni ed organismi vari”*.

Infatti, i debiti accumulati fino al 2008 e segnalati da questa Amministrazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze sono stati pagati con fondi correnti relativi agli anni 2008 e 2009, poiché il medesimo Dicastero ha assegnato le somme richieste solo in prossimità della chiusura degli esercizi finanziari, mentre questo Ministero, al fine di evitare tagli di utenze, e la formazione di nuove partite debitorie

(interessi moratori) aveva avviato alcune procedure di liquidazione dei debiti pregressi con le risorse correnti di bilancio.

Successivamente con le risorse assegnate per i debiti pregressi non è stato possibile il pagamento delle ulteriori spese correnti, né si è potuto attuare una variazione compensativa tra piani gestionali.

Il ritardo nell'assegnazione dei fondi in presenza di suddetti vincoli, ha determinato pertanto ,di fatto, l'impossibilità di un razionale utilizzo delle risorse.

Una considerazione particolare merita il caso della copertura finanziaria dei rimborsi spese dovuti al personale dei Provveditorati alle Opere Pubbliche che effettuano per i privati o per altre amministrazioni pubbliche rilievi accertamenti e sopralluoghi, poiché, indipendentemente dall'entità del debito, la mancata corresponsione degli emolumenti dovuti determina importanti riflessi sulla attività istituzionale dell'Amministrazione.

Tali rimborsi dovevano essere assicurati dai versamenti in conto entrate su capitoli intestati sia a questa Amministrazione che al Ministero dell'Economia; gli importi in parola avrebbero dovuto poi essere riassegnati sull'attuale capitolo 1240. Quest'ultimo, causa la procedura delle riassegnazioni è stato sempre carente dei fondi per provvedere ai rimborsi spese in favore del personale che effettua tuttora, per privati o

altre Amministrazioni, sopralluoghi, accertamenti e vigilanza sulle opere dei consorzi di bonifica etc..

2. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

Nella Tavola 1, distinta come previsto dalla circolare n. 38 in data 15 dicembre 2010 della RGS per gli esercizi finanziari 2009 e 2010, sono state riportate le indicazioni aggregate sulla consistenza dei debiti , articolati per categoria economica e sul loro smaltimento.

3. ANALISI DETTAGLIATA DELLE POSIZIONI DEBITORIE

Nelle Tavole 2, e 2 bis, anche in questo caso distinte per gli esercizi finanziari 2009 e 2010, sono state fornite indicazioni maggiormente dettagliate in merito alla consistenza totale del debito ed agli esercizi di formazione. Sono forniti, altresì, tutti i dati, sia anagrafici che contabili, del capitolo in corrispondenza del quale si forma la citata posizione debitoria.

4. MISURE E INTERVENTI ATTUATI/PROGRAMMATI PER EVITARE LA FORMAZIONE DEI DEBITI.

Non considerando la spesa determinata dagli effetti del contenzioso, la formazione del debito scaturisce fundamentalmente dal disallineamento temporale tra contrazione delle risorse finanziarie ed interventi di razionalizzazione organizzativa e funzionale.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con tagli lineari è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali

Le implicazioni sono risultate ancora più negative per effetto della complessità della struttura organizzativa distribuita sul territorio nazionale e dei numerosi provvedimenti di riordino del Ministero stesso che ha vissuto nell'ultimo decennio radicali modifiche istituzionali.

L'attenzione si è quindi focalizzata sulla razionalizzazione della spesa per beni e servizi con l'obiettivo di migliorare la qualità degli acquisti e la rapidità delle procedure di approvvigionamento pubblico anche grazie alla riduzione dei tempi d'accesso al mercato tramite gli acquisti Consip. Misure utilizzate da questa Amministrazione fin dal loro apparire.

In realtà l'ottimizzazione della spesa per i consumi intermedi richiede interventi che presuppongono un processo di razionalizzazione ed una programmazione condivisa sui tempi medio lunghi .

Nel corso di questa legislatura il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha operato una serie di misure, al fine di razionalizzare gli spazi degli uffici e degli archivi, riuscendo così ad ottenere una sensibile

riduzione delle spese. In questo senso si continuerà ad operare in un'ottica di massima razionalizzazione degli spazi e di massimo risparmio. Si cita inoltre, quale altro esempio per un intervento teso a ridurre i costi di gestione anche il possibile passaggio a tecnologie informatiche e multimediali. Anche se di probabile minor impatto/risparmio, va considerata è la possibilità di traslare tutta la corrispondenza nonché le linee telefoniche da / per l'interno/esterno su sistemi informativi avanzati (voip, mail certificate, pec).

Il Ministro


TAVOLA 2 - SITUAZIONE DEBITORIA (valori in euro) ANNO 2010

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2010	Esercizio di formazione
2	1	32	2	1058	7	acquisto cancelleria, stampati speciali ecc.	29.289,60	2009
2	1	32	2	1058	7	acquisto cancelleria, stampati speciali ecc.	2.970,00	2010
2	1	32	2	1058	8	spese canoni	213.425,05	2009
2	1	32	2	1058	8	spese canoni	268.491,97	2010
2	1	32	2	1058	12	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	25.000,00	2010
2	1	32	2	1058	16	organizzazione e partecipazione eventi	20.000,00	2010
2	1	32	2	1058	18	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	1.000,00	2010
2	2	14	10	1208	1	spese funzionamento uffici decentrati	67.220,00	2009
2	2	14	10	1208	1	spese funzionamento uffici decentrati	527.923,36	2010
2	2	14	10	1208	14	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	800.000,00	2010
2	2	14	10	1208	16	canoni uffici decentrati	775.004,86	2010
2	2	14	10	1208	17	cancelleria	202.000,00	2010
2	2	32	3	1209	14	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	43.755,00	2010
2	2	32	3	1209	16	spese canoni	12.993,90	2009
2	2	32	3	1209	16	spese canoni	16.346,53	2010
2	2			1210	1	spese funzionamento uffici decentrati	170.769,36	2010
2	2	6	2	1238	1	Spese di funzionamento uffici decentrati	1.936.812,84	2009
2	2	6	2	1238	1	spese funzionamento uffici decentrati	3.216.571,06	2010
2	2	6	2	1238	2	missioni	90.524,72	2010

Smaltimento debiti	Stanziamiento definitiva	Impegnato a rendiconto	Note
0,00			noleggio fotoc.
0,00			
0			
0,00			
0,00	4.617,00	0,00	
0,00			
0,00	4.000,00	0,00	
0,00			L'ESIGUITA' DI STANZIAMENTO INIZIALE DEL CAPITOLO NON HA CONSENTITO LA COPERTURA TOTALE DELLE RICHIESTE E DI CONSEGUENZA HA GENERATO LA CREAZIONE DI DEBITI PREGRESSI
0,00			L'ESIGUITA' DI STANZIAMENTO INIZIALE DEL CAPITOLO NON HA CONSENTITO LA COPERTURA TOTALE DELLE RICHIESTE E DI CONSEGUENZA HA GENERATO LA CREAZIONE DI DEBITI PREGRESSI
0,00	18.252,00	0,00	
0,00			L'ESIGUITA' DI STANZIAMENTO INIZIALE DEL CAPITOLO NON HA CONSENTITO LA COPERTURA TOTALE DELLE RICHIESTE E DI CONSEGUENZA HA GENERATO LA CREAZIONE DI DEBITI PREGRESSI
0,00			
0,00	2.924,00	0,00	
0,00			
0,00			
0,00			L'ESIGUITA' DI STANZIAMENTO INIZIALE DEL CAPITOLO NON HA CONSENTITO LA COPERTURA TOTALE DELLE RICHIESTE E DI CONSEGUENZA HA GENERATO LA CREAZIONE DI DEBITI PREGRESSI
			comunicati dai Provveditorati
			L'ESIGUITA' DI STANZIAMENTO INIZIALE DEL CAPITOLO NON HA CONSENTITO LA COPERTURA TOTALE DELLE RICHIESTE E DI CONSEGUENZA HA GENERATO LA CREAZIONE DI DEBITI PREGRESSI
0,00			

TAVOLA 2 - SITUAZIONE DEBITORIA (valori in euro) ANNO 2009

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2009
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto	1.387,20
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	3.913,30
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	3.246,72
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	916,95
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	17.682,56
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	32.056,09
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	45.403,89
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	79.111,50
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	19.063,01
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	20.063,59
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	205.568,13
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	11.530,07
2	3	13	9	1286	1	indennità missione trasporto a carico di privati	135.073,15
10	3	13	1	1321	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze	3.664.314,29
10	3	13	1	1320	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze	823.923,83

5.063.254,28

Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Stanziam. definitive	Impegnato a rendiconto	Nota
2008	0,00			
1993	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
1997	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2000	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2002	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2003	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2004	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2005	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2006	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2007	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2008	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2008-2009	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2002-2010	0,00			VEDI ALLEGATO N. 2
1999-2008	0,00			VEDI ALLEGATO N. 2
1999-2009	0,00			VEDI ALLEGATO N. 2

0,00

TAVOLA 2 - SITUAZIONE DEBITORIA (valori in euro) ANNO 2009

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2009
2	1	32	2	1058	7	acquisto cancelleria, stampati speciali ecc.	29.289,60
2	1	32	2	1058	8	spese canoni	213.425,05
2	2	14	10	1208	1	Spese di funzionamento uffici decentrati	67.220,00
2	2	32	3	1209	16	spese canoni	12.993,90
2	2	6	2	1238	1	Spese di funzionamento uffici decentrati	1.936.812,84
2	2	6	2	1238	6	Assistenza medico sanitaria	22.450,00
2	2	32	3	1238	16	ama	295.387,22
2	2	32	3	1238	16	canoni	28.662,82
2	2	32	3	1238	17	cancelleria	107.806,87
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto	16.050,00
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	347.066,19
2	2	32	3	1.280,00	1	spese informatiche	86.107,70
2				1482	11	spese canoni	62.154,22
2	3	13	1	1508	11	spese canoni	22.089,64
2	2	19	2	1609	7	spese canoni	69.084,31
2	2	32	3	1610	7	spese canoni	43.746,17
2	2	14	11	1611	7	spese canoni	68.651,17
2	2	14	10	1617	7	spese canoni	34.325,58
2				1916	11	spese canoni	38.765,17
2	4	7	7	2200	1	spese per il servizio di lancio bollettini meteorologici	1.983.941,48
2	4	7	7	2201	1	spese per la realizzazione sistema sicurezza mare	2.791.732,02
2	5	14	9	2941	6	spese canoni	109.289,44
2	5	14	9	2941	14	spese funzionamento SERVIZIO TECNICO CENTRALE	4.550,00
2				4007	7	spese canoni	25.446,41
2	3	13	1	1284	1	indennità missione trasporto a carico di privati	3.254.428,62
2	3	13	1	1283	1	indennità e compensi rimborso spese di trasporti a carico di privati	68.065,78
21	2	32	3	7227	3	spese telecomunicazione	23.034,00

11.762.576,00

Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2009	0,00			noleggio fotoc.
2009	0,00			
2009	0,00			Trattasi delle spese che gli Uffici Periferici sostengono per il noleggio, la manutenzione e l'esercizio delle auto di servizio. La spesa in questione viene sostenuta con le somme assegnate secondo le necessità e le priorità definite dalla sede centrale
2009	0,00			
2009	0,00			comunicati dai Provveditorati
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00	2.876.265,00	2.876.265,00	
2009	0,00	4.047.378,00	4.047.378,00	
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			
2009	0,00			mancate riassegnazioni
2009	0,00			
	0,00			

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2010
2	2	6	2	1238	3	sopralluoghi	113.575,61
2	2	6	2	1238	6	Assistenza medico sanitaria	22.450,00
2	2	6	2	1238	6	Assistenza medico sanitaria	119.000,00
2	2	32	3	1238	14	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	75.000,00
2	2	32	3	1238	16	ama	295.387,22
2	2	32	3	1238	16	ama	78.190,97
2	2	32	3	1238	16	canoni	28.662,62
2	2	32	3	1238	16	spese canoni	355.673,54
2	2	32	3	1238	17	capelleria	107.806,87
2	2	32	3	1238	17	noleggio fotocop.	221.981,35
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto	16.050,00
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto	25.000,00
2	2	32	3	1238	24	ristorazione	242,50
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	347.066,19
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	371.450,73
2	2	32	3	1241	1	Manutenzione, noleggio ed esercizio dei mezzi di trasporto per il servizio automobilistico delle Amministrazioni Centrali dello Stato	271.100,00
2	2	32	3	1280	1	spese informatiche	86.107,70
2	2	32	3	1280	1	mat. informatico	17.255,70
2	2	32	3	1280	4	informatizzazione	14.542,80
2				1482	11	spese canoni	62.154,22
2				1482	11	spese canoni	78.190,97
2	3	13	1	1508	11	spese canoni	22.089,64
2	3	13	1	1508	11	spese canoni	27.789,12
2	2	19	2	1609	7	spese canoni	69.084,31
2	2	19	2	1609	7	spese canoni	86.909,11
2	2	19	2	1609	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	18.000,00
2	2	32	3	1610	7	spese canoni	43.746,17
2	2	32	3	1610	7	spese canoni	55.033,36
2	2	32	3	1610	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	15.800,00
2	2	14	11	1611	7	spese canoni	68.651,17
2	2	14	11	1611	7	spese canoni	86.364,23
2	2	14	11	1611	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	15.500,00
2	2	14	10	1617	7	spese canoni	34.325,58
2	2	14	10	1617	7	spese canoni	43.182,11
2	2	14	10	1617	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	28.000,00

Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2010	0,00			
2009	0,00	3.000,00	0,00	
2010	0,00	3.000,00	0,00	
2010	0,00	120.632,00	0,00	
2009	0,00			
2010	0,00			
2009	0,00			
2010	0,00			
2009	0,00			
2010	0,00			
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	242,50			
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	90.400,00	650.000,00		Il debito è stato contratto a causa dell'esiguo stanziamento di bilancio e della contestuale necessità di garantire il corretto svolgimento dei compiti istituzionali senza soluzione di continuità
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	0,00			AGENZIA DI STAMPA TELECOM S.R.L.
2009	0,00			
2010	0,00			
2009	0,00			
2010	0,00			
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	0,00	3.968,00	0,00	
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	0,00	3.968,00	0,00	
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	0,00	3.968,00	0,00	
2009	0,00			
2010	0,00			
2010	0,00	6.968,00	0,00	

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2010
2				1916	11	spese canoni	38.765,17
2				1916	11	spese canoni	48.767,17
2	4	7	7	2200	1	spese per il servizio di lancio bollettini meteorologici	1.983.941,48
2	4	7	7	2200	1	spese per il servizio di lancio bollettini meteorologici	1.660.426,90
2	4	7	7	2201	1	spese per la realizzazione sistema sicurezza mare	2.791.732,02
2	4	7	7	2201	1	spese per la realizzazione sistema sicurezza mare	2.313.959,10
2	5	6	2	2941	6	spese canoni	109.289,44
2	5	6	2	2941	6	spese canoni	171.527,80
2	5	6	2	2941	8	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	10.000,00
2	5	14	9	2941	14	spese funzionamento SERVIZIO TECNICO CENTRALE	4.550,00
2	5	14	9	2941	14	spese funzionamento SERVIZIO TECNICO CENTRALE	39.000,00
2				4007	7	spese canoni	25.446,41
2				4007	7	spese canoni	32.011,97
2	3	13	1	1284	1	Indennità missione trasporto a carico di privati	3.254.428,62
2	3	13	1	1284	1	Indennità missione trasporto a carico di privati	2.712.980,00
2	3	13	1	1283	1	Indennità e compensi rimborso spese di trasporti a carico di privati	68.065,78
2	3	13	1	1283	1	Indennità e compensi rimborso spese di trasporti a carico di privati	93.791,01
10	3	13	1	1320	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze	49.089,99
21	2	32	3	7227	1	mobili e materiale non informatico	261.923,35
21	2	32	3	7227	3	spese telecomunicazione	23.034,00
21	2	32	3	7227	4	acquisto fotocp.	10.668,24
21	2	14	10	7341	1	sistemazione costruzione manutenzione edifici	4.766.120,91

32.210.981,40

Smaltimento debiti	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Nota
0,00			
0,00			
0,00	2.876.265,00	2.876.265,00	
0,00	3.200.655,70	3.200.655,70	
0,00	4.047.378,00	4.047.378,00	
0,00	4.460.411,00	4.460.411,00	
0,00			
0,00			
0,00	3.000,00	0,00	
0,00			
0,00			
0,00			
0,00			
0			
0			
0,00			mancate riassegnazioni
0,00			economie di ragioneria e mancate riassegnazioni
0,00			mancate riassegnazioni
0,00			L'ESIGUITA' DI STANZIAMENTO INIZIALE DEL CAPITOLO NON HA CONSENTITO LA COPERTURA TOTALE DELLE RICHIESTE E DI CONSEGUENZA HA GENERATO LA CREAZIONE DI DEBITI PREGRESSI
0,00			
0,00			
0,00			

90.642,50

TAVOLA 2 - SITUAZIONE DEBITORIA (valori in euro) ANNO 2010

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31.12.2010
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto	1.387,20
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	3.913,30
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	3.246,72
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	916,95
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	17.682,56
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	32.056,09
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	45.403,89
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	79.111,50
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	19.063,01
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	20.063,59
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	205.568,13
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	11.530,07
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	178.438,74
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi	122.579,23
2	3	13	9	1286	1	indennità missione trasporto a carico di privati	135.073,15
10	3	13	1	1320	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze	823.923,83
10	3	13	1	1321	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze	3.664.314,29
							5.364.272,25

Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Stanzamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2008	0,00			
1993	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
1997	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2000	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2002	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2003	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2004	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2005	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2006	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2007	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2008	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2008-2009	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
1993-2010	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2008-2010	0,00			VEDI ALLEGATO N. 1
2002-2010	0,00			VEDI ALLEGATO N. 2
1999-2009	0,00			VEDI ALLEGATO N. 2
1999-2008	0,00			VEDI ALLEGATO N. 2

0,00

TAVOLA 2 BIS - SITUAZIONE DEBITORIA nei confronti della tesoreria (valori in euro) ANNO 2009

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2009
12	1	32	2	1032	1	Spese per liti	12.558,61
12	2	14	5	1211	1	Spese per liti	98.874,80
12	2	14	11	1619	1	Spese per liti	51.679,08
12	2	19	2	1629	1	Spese per liti	7.611,27
12	2	14	10	1640	1	Spese per liti	2.812.984,80
12	3	13	1	1158	1	Spese per liti	226.447,67
12	3	13	2	1231	1	Spese per liti	7.218,55
12	3	13	9	1618	1	Spese per liti	114.538,67
12	3	13	4	1623	1	Spese per liti	27.344.709,30
12	3	13	9	1658	1	Spese per liti	8.407,40
21	2	14	10	7341	1	Spese per sorte capitale	32.071.981,81
21	2	14	10	7342	1	Spese per sorte capitale	905.341,01
21	2	14	10	7343	1	Spese per sorte capitale	7.122.830,13
21	2	14	10	7344	1	Spese per sorte capitale	4.658,35
21	2	14	10	7345	1	Spese per sorte capitale	84.949,00
21	2	14	10	7346	1	Spese per sorte capitale	7.082.799,92
21	2	14	10	7394	1	Spese per sorte capitale	5.976,45
21	2	14	10	7394	1	Spese per sorte capitale	240.379,15
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	6.355,83
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	55.932,00
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	191.222,73
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	245.954,60
21	2	14	10	7473	1	Spese per sorte capitale	11.916.320,54
21	2	14	10	7475	1	Spese per sorte capitale	216.521,61
21	2	14	10	7544	1	Spese per sorte capitale	15.023.586,75

105.859.840,03

Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno 2009	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	9.376,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	3.645,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	1.296,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	3.645,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00	5.976,45	5.976,45	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	240.379,15	240.379,15	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	6.355,83	6.355,83	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	55.932,00	55.932,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	191.222,73	191.222,73	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	245.954,60	245.954,60	richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi

0,00

TAVOLA 2 BIS - SITUAZIONE DEBITORIA nei confronti della Tesoreria (valori in euro) ANNO 2010

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2010
12	1	32	2	1032	1	Spese per liti	12.558,61
12	2	14	5	1211	1	Spese per liti	98.874,80
12	2	14	11	1619	1	Spese per liti	51.679,08
12	2	19	2	1629	1	Spese per liti	7.611,27
12	2	14	10	1640	1	Spese per liti	2.812.984,80
12	3	13	1	1158	1	Spese per liti	226.447,67
12	3	13	2	1231	1	Spese per liti	7.218,55
12	3	13	9	1618	1	Spese per liti	114.538,67
12	3	13	4	1623	1	Spese per liti	27.344.709,30
12	3	13	9	1658	1	Spese per liti	8.407,40
12	1	32	2	1032	1	Spese per liti	4.559,67
12	2	14	5	1211	1	Spese per liti	3.722,79
12	2	32	3	1263	1	Spese per liti	402.489,28
12	2	14	11	1619	1	Spese per liti	7.486,12
12	2	19	2	1629	1	Spese per liti	156.969,93
12	2	14	10	1640	1	Spese per liti	455.378,41
12	3	13	1	1158	1	Spese per liti	117.335,44
12	3	13	6	1228	1	Spese per liti	45.693,03
12	3	13	2	1231	1	Spese per liti	66.661,89
12	3	13	9	1618	1	Spese per liti	11.978.416,50
12	3	13	4	1623	1	Spese per liti	383.993,64
1	3	13	1	1156	1	EQUO INDENNIZZO	9.791,18
1	2	32	3	1200	1	EQUO INDENNIZZO	4.957,78
2	1	32	2	1058	7	cancelleria	103.292,63
2	2	32	3	1238	17	funzionamento	4.264,00
2	2	32	3	1238	17	funzionamento	52.947,12
2	2	32	3	1238	16	canoni	1.075.022,53
6	3	13	1	1371	1	rimborso ACI	9.898.147,53
21	2	14	10	7340	1	Spese per sorte capitale	76.800,00

Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno 2010	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2009	12.558,61	0,00	0,00	riplanamento 2011 Fondo obblig.
2009	98.874,80	0,00	0,00	riplanamento 2011 Fondo obblig.
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	1.591,14	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	1.720.982,92	9.376,00	0,00	2011
2009	0,00	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	7.218,55	0,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	114.538,67	1.185,00	0,00	2011
2009	27.344.709,30	1.296,00	0,00	richiesta integrazione fondi
2009	8.407,40	3.645,00	0,00	2011
2010	4.559,67	19.041,00	19.041,00	2011
2010	3.722,79	109.432,00	109.432,00	2011
2010	402.489,28	402.489,00	402.489,00	2011
2010	7.486,12	0,00	0,00	2011
2010	156.969,93	157.074,00	157.074,00	2011
2010	455.378,41	2.324.509,00	2.324.509,00	2011
2010	0,00	263.526,00	263.526,00	stanziamento anche per 2009
2010	0,00	0,00	0,00	
2010	63.320,05	5.433,00	5.433,00	2011
2010	3.519.869,88	4.059.679,00	4.059.679,00	stanziam. X debiti ante 2009
2010	222.118,99	33.268.451,00	33.268.451,00	stanziamento anche per anni precedenti
2010	0,00	0,00	0,00	PAGAMENTO IN CONTO SOSPESO
2010	0,00	0,00	0,00	PAGAMENTO IN CONTO SOSPESO
2010	0,00			pagamento in conto sospeso ditta Karnak
2010	0,00			pagamento in conto sospeso ferramenta Messina
2010	0,00			pagamento in conto sospeso Siemens
2010	1.075.022,53		1.075.022,53	pagamento conto sospeso ACEA
2010	9.898.147,53			
2010	0,00			richiesta integrazione fondi

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2010
21	2	14	10	7341	1	Spese per sorte capitale	32.341.631,20
21	2	14	10	7342	1	Spese per sorte capitale	905.341,01
21	2	14	10	7343	1	Spese per sorte capitale	7.122.830,13
21	2	14	10	7344	1	Spese per sorte capitale	4.658,35
21	2	14	10	7345	1	Spese per sorte capitale	84.949,00
21	2	14	10	7346	1	Spese per sorte capitale	7.082.799,92
21	2	14	10	7394	1	Spese per sorte capitale	5.976,45
21	2	14	10	7394	1	Spese per sorte capitale	240.379,15
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	6.355,83
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	55.932,00
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	191.222,73
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	245.954,60
21	2	14	10	7395	1	Spese per sorte capitale	304.516,22
21	2	14	10	7473	1	Spese per sorte capitale	11.932,54
21	2	14	10	7475	1	Spese per sorte capitale	21.521,61
21	2	14	10	7544	1	Spese per sorte capitale	15.023.586,75
							131.281.935,11

Esercizio di finanziamento	Smaltimento debiti anno 2010	Stanziamen- to definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00	5.976,45	5.976,45	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	240.379,15	240.379,15	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	6.355,83	6.355,83	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	55.932,00	55.932,00	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	191.222,73	191.222,73	richiesta integrazione fondi
2009	0,00	245.954,60	245.954,60	richiesta integrazione fondi
2010	0,00	304.516,22	304.516,22	richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi
2009	0,00			richiesta integrazione fondi

45.117.966,57

Assestamento Variazioni supplementari	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria al 31 dicembre 2008	Note
			29.289,60	
			213.425,05	
			67.220,00	Trattasi delle spese che gli Uffici Periferici sostengono per il noleggio, la manutenzione e l'esercizio delle auto di servizio. La spesa in questione viene sostenuta con le somme assegnate secondo le necessità e le priorità definite dalla sede centrale.
			12.993,90	
			1.936.812,84	
			22.450,00	
			295.387,22	
			28.682,62	
			107.806,87	
			1.387,20	
			16.050,00	
			3.913,30	
			3.246,72	
			916,95	
			17.682,56	
			32.056,09	
			45.403,89	

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Strumenti utilizzati			
							Stanziamento iniziale	Stanziamento definitivo	Fondo consumi intermedi	Altri fondi (quali fondi per spese impreviste)
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi				
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi				
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi				
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi				
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi				
2	2	14	5	1240	1	spese poste a carico del richiedente istruttorie, rilievi, accertamenti, sopralluoghi				
2	2	32	3	1280	1	spese informatiche				
2				1482	11	spese canoni				
2	3	13	1	1508	11	spese canoni				
2	2	19	2	1609	7	spese canoni				
2	2	32	3	1610	7	spese canoni				
2	2	14	11	1611	7	spese canoni				
2	2	14	10	1617	7	spese canoni				
2				1916	11	spese canoni				
2	4	7	7	2200	1	spese per il servizio lancio bollettini meteorologici		2.876.265,00		
2	4	7	7	2201	1	spese per la realizzazione sistema globale emergenza mare		4.047.378,00		
2	5	14	9	2941	6	spese per canoni				
2	5	14	9	2941	14	Spese per il funzionamento SERVIZIO TECNICO CENTRALE				
2				4007	7	spese canoni				
21	2	32	3	7227	3	spese telecomunicazione				

Assestamento Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria al 31 dicembre 2008	Note
			79.111,50	
			19.063,01	
			- 20.063,59	
			205.568,13	
			11.530,07	
			347.066,19	
			86.107,70	
			62.154,22	
			22.089,64	
			69.084,31	
			43.746,17	
			68.651,17	
			34.325,58	
			38.765,17	
			1.983.941,48	
			2.791.732,02	
			109.289,44	
			4.550,00	
			25.446,41	
			23.034,00	

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Strumenti utilizzati			
							Stanziamento iniziale	Stanziamento definitivo	Fondo consumi intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese impreviste)
2	3	13	9	1286	1	Indennità missione trasporto a carico di privati				
2	3	13	1	1284	1	Indennità missione trasporto a carico di privati				
10	3	13	1	1321	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze				
2	3	13	1	1283	1	Indennità e compensi rimborso spese di trasporti a carico di privati				
10	3	13	1	1320	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze				

Accesamenti Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria al 31 dicembre 2009	Note
			135.073,15	
			3.254.428,62	
			3.664.314,29	
			68.065,78	
			823.923,83	
			16.825.830,28	

Tabella 3 - Ricorso a strumenti di flessibilità per la copertura dei debiti (valori in euro) ANNO 2010

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Strumenti utilizzati			
							Stanziamento iniziale	Stanziamento definitivo	Fondo consumi intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese impreviste)
2	1	32	2	1058	7	acquisto cancelleria, stampati speciali ecc.				
2	1	32	2	1058	7	acquisto cancelleria, stampati speciali ecc.				
2	1	32	2	1058	8	spese canoni				
2	1	32	2	1058	8	spese canoni				
2	1	32	2	1058	12	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	4.617,00	26.034,93		
2	1	32	2	1058	16	partecipazione congressi, convegni				
2	1	32	2	1058	18	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	4.000,00	11.928,94		
2	2	14	10	1208	1	Uffici periferici				
2	2	14	10	1208	1	Uffici periferici				
2	2	14	10	1208	14	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	18.252,00	18.074,00		
2	2	14	10	1208	16	canoni				
2	2	14	10	1208	17	cancelleria				
2	2	32	3	1209	14	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	2.924,00	2.895,00		
2	2	32	3	1209	16	canoni				
2	2	32	3	1209	16	canoni				
2	2	14	5	1210	1	funzionamento uffici decentrati				
2	2	32	3	1238	1	funzionamento uffici decentrati				
2	2	32	3	1238	1	funzionamento uffici decentrati				
2	2	6	2	1238	2	missioni interno				
2	2	6	2	1238	3	sopralluoghi				
2	2	6	2	1238	6	Assistenza medico sanitaria		3.000,00		
2	2	6	2	1238	6	Assistenza medico sanitaria	8.764,00	42.443,89		
2	2	32	3	1238	14	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	120.632,00	118.485,13		
2	2	32	3	1238	16	canoni				
2	2	32	3	1238	16	canoni				
2	2	32	3	1238	16	canoni				
2	2	32	3	1238	17	cancelleria				
2	2	32	3	1238	17	cancelleria				
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto				
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto				
2	2	32	3	1238	18	Esercizio dei mezzi di trasporto				
2	2	32	3	1238	24	organizzazione convegni			242,50	

Appostamento Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria al 31 dicembre 2010
			29.289,60
			2.970,00
			213.425,05
			268.491,97
			25.000,00
			20.000,00
			1.000,00
			67.220,00
			527.923,36
			800.000,00
			775.084,86
			202.000,00
			43.755,00
			12.993,90
			16.346,53
			170.769,36
			1.936.812,84
			3.216.571,06
			90.524,72
			113.575,61
			22.450,00
			119.000,00
			75.000,00
			295.387,22
			28.662,62
			78.190,97
			355.673,54
			107.806,87
			221.981,35
			1.387,20
			16.050,00
			25.000,00
			242,50

Altri fondi (esclusi fondi per spese impreviste)	Assestamento Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria 31 dicembre 2010
				3.913,30
				3.246,72
				916,95
				17.682,56
				32.056,09
				45.403,89
				79.111,50
				19.063,01
				20.063,59
				205.568,13
				11.530,07
				347.066,19
				122.579,23
				371.450,73
				178.438,74

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Stanziamento iniziale	Stanziamento definitivo
2	2	32	3	1241	1	Manutenzione, noleggio ed esercizio dei mezzi di trasporto per il servizio automobilistico delle Amministrazioni Centrali dello Stato	758.591,00	1.095.093,00
2	2	32	3	1280	1	Manutenzione		
2	2	32	3	1280	1	Manutenzione		
2	2	32	3	1280	4	Informatizzazione		
2				1482	11			
2				1482	11			
2	3	13	1	1508	11			
2	3	13	1	1508	11			
2	2	19	2	1609	7	canoni		
2	2	19	2	1609	7	canoni		
2	2	19	2	1609	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	3.988,00	3.916,99
2	2	32	3	1610	7	canoni		
2	2	32	3	1610	7	canoni		
2	2	32	3	1610	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	3.988,00	3.916,99
2	2	14	11	1611	7	canoni		
2	2	14	11	1611	7	canoni		
2	2	14	11	1611	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	3.968,00	2.785,19
2	2	14	10	1617	7	canoni		
2	2	14	10	1617	7	canoni		
2	2	14	10	1617	11	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	6.968,00	6.843,92
2				1916	11			
2				1916	11			
2	4	7	7	2200	1	spese per il servizio lancio bollettini meteorologici		2.876.265,00
2	4	7	7	2200	1	spese per il servizio lancio bollettini meteorologici		3.200.655,70
2	4	7	7	2201	1	spese per la realizzazione sistema globale emergenza mare		4.047.378,00
2	4	7	7	2201	1	spese per la realizzazione sistema globale emergenza mare		4.460.411,00
2	5	6	2	2941	6	spese canoni		
2	5	6	2	2941	6	spese canoni		
2	5	6	2	2941	8	Spese Postali, telegrafiche e di notificazione	3.000,00	3.946,97
2	5	14	9	2941	14	Spese per il funzionamento SERVIZIO TECNICO CENTRALE		

Fondi consumi intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese liberistiche)	Assesamento Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria 31 dicembre 2010
					271.100,00
90.400,00					86.107,70
					17.255,70
					14.542,80
					62.154,22
					78.190,97
					22.099,64
					27.789,12
					69.084,31
					86.909,11
					18.000,00
					43.746,17
					55.033,36
					15.800,00
					68.651,17
					86.364,23
					15.500,00
					34.325,58
					43.182,11
					28.000,00
					38.765,17
					48.767,17
					1.983.941,48
					1.660.426,90
					2.791.732,02
					2.313.959,10
					109.289,44
					171.527,80
946,97					10.000,00
					4.550,00

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Stanziamento iniziale	Stanziamento definitivo
2	5	14	9	2941	14	Spese per il funzionamento SERVIZIO TECNICO CENTRALE		
2				4007	7			
2				4007	7			
21	2	32	3	7227	1	apparecc. Non informatiche		
21	2	32	3	7227	3	Impianti telecomunicazione		
21	2	32	3	7227	4	acquisto mobilio		
21	2	141	0	7341	1	sistemazione costruzione manutenzione edifici		
2	3	13	9	1286	1	indennità missione trasporto a carico di privati		
2	3	13	1	1284	1	indennità missione trasporto a carico di privati		
2	3	13	1	1284	1	indennità missione trasporto a carico di privati		
10	3	13	1	1321	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze		
2	3	13	1	1283	1	indennità e compensi rimborso spese di trasporti a carico di privati		
2	3	13	1	1283	1	indennità e compensi rimborso spese di trasporti a carico di privati		
10	3	13	1	1320	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze		
10	3	13	1	1320	1	rimborso a privati per eventuali eccedenze		

Fondo consumi intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese impreviste)	Assestamento Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria 31 dicembre 2010
					39.000,00
					25.448,41
					32.011,97
					261.923,35
					23.034,00
					10.668,24
					4.766.120,91
					135.073,15
					3.254.428,62
					2.712.980,00
					3.664.314,29
					68.065,78
					93.791,01
					823.923,83
					49.089,99
					37.575.253,65

Tavola 3 bis- Ricorso a strumenti di flessibilità per la copertura dei debiti verso la Tesoreria (valori in euro) ANNO 2009

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitale	PG	Denominazione PG	Strumenti utilizzati			
							Stanziam. iniziale	Stanziam. definitivo	Fondi comuni intermedi	Altri fondi (anche fondi per spese impreviste)
12	1	32	2	1032	1	Spese per liti				
12	2	14	5	1211	1	Spese per liti				
12	2	14	11	1619	1	Spese per liti				
12	2	19	2	1629	1	Spese per liti				
12	2	14	10	1640	1	Spese per liti				
12	3	13	1	1158	1	Spese per liti				
12	3	13	2	1231	1	Spese per liti				
12	3	13	9	1618	1	Spese per liti				
12	3	13	4	1623	1	Spese per liti				
12	3	13	9	1658	1	Spese per liti				
21	2	14	10	7341	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7342	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7343	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7344	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7345	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7346	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7394	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7394	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7473	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7475	1	spese per sorte capitale				
21	2	14	10	7544	1	spese per sorte capitale				

Assestamento Variazioni compensative	Altre variazioni compensative	Altre forme di smaltimento dei debiti (es. accordi transattivi)	Situazione debitoria al 31 dicembre 2009	Note
			12.558,61	Richiesta integrazione fonc
			98.874,80	**
			51.679,08	**
			7.611,27	**
			2.812.984,80	**
			226.447,67	**
			7.218,55	**
			114.538,67	**
			27.344.709,30	**
			8.407,40	**
			32.071.981,81	**
			905.341,01	**
			7.122.830,13	**
			4.658,35	**
			84.949,00	**
			7.082.799,92	**
			5.976,45	**
			240.379,15	**
			6.355,83	
			55.932,00	
			191.222,73	
			245.954,60	
			11.916.320,54	**
			216.521,61	**
			15.023.586,75	**
			105.859.840,03	

Tavola 3 bis - Ricorso a strumenti di flessibilità per la copertura di debiti verso la Tesoreria
(valori in euro) ANNO 2010

Categoria economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Stanziamiento iniziale	Stanziamiento definitivo	Fondo cons. Intermedi	Strumenti utilizzati	
										Altri Fondi (tranne spese impreviste)	ASSESTAMENTO Variazioni compensative
12	1	32	2	1032	1	Spese per liti				12.558,61	
12	2	14	5	1211	1	Spese per liti				98.874,80	
12	2	14	11	1619	1	Spese per liti				0,00	
12	2	19	2	1629	1	Spese per liti				1.591,14	
12	2	14	10	1640	1	Spese per liti				1.720.982,92	
12	3	13	1	1158	1	Spese per liti				0,00	
12	3	13	2	1231	1	Spese per liti				7.218,95	
12	3	13	9	1618	1	Spese per liti				114.538,67	
12	3	13	4	1623	1	Spese per liti				27.344.709,30	
12	3	13	9	1658	1	Spese per liti				8.407,40	
12	1	32	2	1032	1	Spese per liti				4.558,67	
12	2	14	5	1211	1	Spese per liti				3.722,79	
12	2	32	3	1263	1	Spese per liti				402.489,28	
12	2	14	11	1619	1	Spese per liti				7.486,12	
12	2	19	2	1629	1	Spese per liti				156.969,93	
12	2	14	10	1640	1	Spese per liti				455.378,41	
12	3	13	1	1158	1	Spese per liti				0,00	
12	3	13	6	1228	1	Spese per liti				0,00	
12	3	13	2	1231	1	Spese per liti				63.320,05	
12	3	13	9	1618	1	Spese per liti				3.519.869,88	
12	3	13	4	1623	1	Spese per liti				222.118,99	
1	3	13	1	1156	1	Equo Indennizzo				0,00	
1	2	32	3	1200	1	Equo Indennizzo				0,00	
2	1	32	2	1058	5	cancelleria				0,00	
2	2	32	3	1238	17	funzionamento				0,00	
2	2	32	3	1238	17	funzionamento				0,00	
2	2	32	3	1238	16	canoni				1.075.022,53	
6	3	13	1	1371	1	rimborso ACI				9.898.147,53	
21	2	14	10	7340	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7341	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7342	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7343	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7344	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7345	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7346	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7394	1	spese per sorte capitale				0,00	

Altre variazioni compensative	Altre forme smaltimento debiti	Situazione debitoria al 31.12 2010	Nota
		12.558,61	Richiesta integrazione fondi
		98.874,80	Richiesta integrazione fondi
		51.679,08	Richiesta integrazione fondi
		7.611,27	Richiesta integrazione fondi
		2.812.984,80	Richiesta integrazione fondi
		226.447,67	Richiesta integrazione fondi
		7.218,55	Richiesta integrazione fondi
		114.538,67	Richiesta integrazione fondi
		27.344.709,30	Richiesta integrazione fondi
		8.407,40	Richiesta integrazione fondi
		4.559,67	Richiesta integrazione fondi
		3.722,79	Richiesta integrazione fondi
		402.489,28	Richiesta integrazione fondi
		7.486,12	Richiesta integrazione fondi
		156.969,93	Richiesta integrazione fondi
		455.378,41	Richiesta integrazione fondi
		117.335,44	Richiesta integrazione fondi
		45.693,03	Richiesta integrazione fondi
		66.661,89	Richiesta integrazione fondi
		11.978.416,50	Richiesta integrazione fondi
		383.993,64	Richiesta integrazione fondi
		9.791,18	Richiesta integrazione fondi
		4.957,78	Richiesta integrazione fondi
		103.292,63	Richiesta integrazione fondi
		4.264,00	Richiesta integrazione fondi
		52.947,12	Richiesta integrazione fondi
		1.075.022,53	Richiesta integrazione fondi
		9.898.147,53	
		76.800,00	Richiesta integrazione fondi
		32.341.631,20	Richiesta integrazione fondi
		905.341,01	Richiesta integrazione fondi
		7.122.830,13	Richiesta integrazione fondi
		4.658,35	Richiesta integrazione fondi
		84.949,00	Richiesta integrazione fondi
		7.082.799,92	Richiesta integrazione fondi
		5.976,45	richiesta integrazione fondi

Categoria economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Stanziam. Iniziale	Stanziam. definitivo	Fondo cons. Internaz.	Strumenti utilizzati	
										Altri Fondi (Finanzia. spese impreviste)	ASSETTAMENTO Variazioni compensative
21	2	14	10	7394	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7395	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7473	1	spese per sorte capitale				0,00	
21	2	14	10	7475	1	spese per sorte capitale				0	
21	2	14	10	7544	1	spese per sorte capitale				0	

45.117.964,57

Altre variazioni compensative	Altre forme assolvimento debiti	Situazione debitoria al 31.12 2014	Note
		240.379,15	richiesta integrazione fondi
		6.355,83	
		55.932,00	
		191.222,73	
		245.954,60	
		304.516,22	
		11.916.320,54	Richiesta integrazione fondi
		216.521,61	Richiesta integrazione fondi
		15.023.586,75	Richiesta integrazione fondi
		131.281.936,11	