

- interventi nelle grandi città (19.3)
- edilizia giudiziaria (14.10)
- fondo per Roma Capitale (19.3)
- interventi per Venezia (19.3 – 14.10).
- ricostruzione zone terremotate (19.3)
- giubileo 2000 (19.3)
- edilizia scolastica (14.10)
- opere varie (14.10)
- calamità e danni bellici (19.3)
- edilizia ospedaliera (14.10)
- edilizia di culto (14.10)
- interventi per Roma (19.3)
- patrimonio culturale statale e non statale (19.3)
- intese istituzionali di programma (Cipe) (14.10)
- aree sottoutilizzate (14.10)

Le suddette attività sono finanziate mediante trasferimenti agli Enti attuatori, mentre gli interventi nelle grandi città (fondo per Roma Capitale, giubileo 2000, opere varie, intese istituzionali di programma, interventi per Venezia), gli interventi per le aree sottoutilizzate e gli interventi per il Belice, sono realizzate mediante assegnazioni di fondi ai Provveditorati Interregionali.

Per quanto riguarda la ricostruzione delle zone terremotate in particolare, per il sisma in Abruzzo del 6 aprile 2009 il D.L. 28.4.09 n. 39 conv. in L. n. 77 del 24.6.09 ha previsto il finanziamento del fabbisogno relativo agli interventi urgenti a favore delle popolazioni con attività da svolgersi da parte del competente Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche.

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

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna ha dato corso ai primi interventi urgenti sul patrimonio danneggiato dal predetto sisma.

A carico del predetto fondo infrastrutture risulta pure disposta l'assegnazione da parte del Cipe con delibera n. 82/09 di 200,85 milioni di euro per il ripristino di edifici pubblici.

Per opere minori nel Mezzogiorno, relative anche ad interventi nel settore dell'edilizia demaniale, a parziale riequilibrio dei fabbisogni relativi al settore medesimo, il CIPE ha deliberato, a carico del fondo FAS, 413 milioni di euro.

Per l'edilizia penitenziaria sono stati erogati dal Cipe, a carico del fondo FAS, una prima quota di 17,6 milioni di euro a valere sulla delibera n. 58/09, nonché una seconda quota di 183 milioni di euro.

CRITICITA' FINANZIARIE

1.1 IMMOBILI DESTINATI AD UFFICI STATALI (edilizia di servizio)

Le attuali autorizzazioni di spesa risultano assolutamente inadeguate per il settore e tali da non consentire una ponderata programmazione di interventi, mentre è chiaro che solo la disponibilità di risorse in modo continuativo consentirebbe il mantenimento dell'efficienza del patrimonio immobiliare dello Stato.

Con il D.M. 21.6.2000 emanato in attuazione dell'art. 14 della L.109/94 e successive modificazioni sono state introdotte novità nel processo di programmazione degli interventi nel settore in argomento. (Programmazione triennale; elenco annuale dei lavori).

Entro il 30 settembre di ciascun anno vanno redatti gli schemi di programma triennale che successivamente vengono adottati. A seguito dell'emanazione della legge di bilancio si procede all'aggiornamento definitivo degli stessi ed alla redazione dell'elenco annuale dei lavori che possono essere realizzati a fronte delle risorse disponibili.

L'esiguità degli stanziamenti non ha permesso finora un'adeguata pianificazione degli interventi per l'adeguamento degli immobili demaniali o adibiti a pubblici uffici alle prescrizioni di cui alle leggi 46/90 e 626/94.

Si evidenzia che l'adeguamento degli impianti elettrici costituisce un preciso obbligo comunitario, la cui inosservanza o ritardo espone l'Italia a censura in sede comunitaria.

1.2 EDILIZIA GIUDIZIARIA

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

Il divario tra le reali esigenze ed i mezzi finanziari disponibili, ha finora permesso soltanto la soluzione di alcuni dei problemi prioritari e non ha consentito la soluzione completa dei problemi stimati.

Al riguardo sembra necessario precisare che gli stanziamenti recati alle leggi del settore dal 1971 in poi, sono stati più volte rimodulati dalle successive leggi finanziarie che hanno disposto lo slittamento di parte delle quote annuali.

Per effetto di tali disposizioni, succedutesi negli anni, l'attuazione del programma di ristrutturazione e completamento degli istituti penitenziari ha subito un forzato rallentamento.

In merito a singole problematiche coinvolgenti il settore edilizio penitenziario si segnala che, relativamente alla dibattuta questione della sicurezza, è emerso che in prossimità di numerosi istituti penitenziari, costruiti originariamente ad adeguata distanza dalle zone edificate, la cui sicurezza veniva quindi garantita dalla presenza nelle vicinanze di ampie aree agricole, sono progressivamente sorti, a seguito delle espansioni delle aree urbane, complessi edilizi sempre più ravvicinati vanificando ogni opera di sicurezza passiva degli istituti stessi.

Dovranno essere ricercate soluzioni tecniche e normative al problema messo in luce che si presentano alquanto complesse.

Nell'ambito della generale esigenza di recuperare una migliore fruibilità dei centri storici, ferme restando le finalità di ordine pubblico assolte dagli istituti di pena in relazione alle mutate esigenze sociali, è possibile riconvertire edifici di interesse storico, attualmente adibiti ad istituti penitenziari ma inadeguati a soddisfare le specifiche necessità del settore.

Detta possibilità imporrà la dismissione di alcune vecchie strutture e, atteso l'attuale stato di sovraffollamento carcerario, la realizzazione di nuovi istituti in sostituzione degli esistenti..

1.3 ATTUAZIONE DEL D.L.VO 96/93 (aree sottoutilizzate)

Per la definizione delle situazioni previste dagli art. 9 e 9 bis del D. L.vo 96/93 e successive integrazioni e modificazioni, annualmente il CIPE delibera lo stanziamento utilizzabile sui fondi di cui all'art. 19 del D. L.vo medesimo.

In relazione a dette delibere si procede agli impegni e pagamenti delle somme dovute agli aventi diritto a titolo di corrispettivo per lavori, transazioni per contenzioso, rate di anticipazioni agli Enti concessori, ecc.

Pertanto i criteri e gli obiettivi in questo settore sono correlati alle decisioni del predetto Comitato.

Si evidenzia a riguardo che il mancato stanziamento di fondi negli ultimi esercizi da parte del Cipe non ha permesso il regolare svolgimento delle funzioni di liquidazione della spesa per i provvedimenti che potevano essere assunti, potendo così disporre solo di somme relative a residui impegni contabili, ovvero di stanziamento o riversate per recupero crediti.

In alcuni casi si è proceduto al pagamento mediante ordinativo in conto sospeso a seguito di decisioni giurisdizionali, con aggravio di spese legali ed accessori.

Per una attività programmatica più incisiva occorrerebbero stanziamenti riconducibili a quelli autorizzati per ciascun esercizio nei primi anni duemila, in ognuno dei casi sopra richiamati, e cioè almeno 330 milioni di euro per l'edilizia di servizio, 150 milioni di euro per l'edilizia giudiziaria, 100 milioni di euro per la definizione dei progetti di cui al D.L.vo n. 96/93, in carenza dei quali inevitabilmente la corrente attività di settore non può che ridursi a livelli minimi, sulla base degli attuali stanziamenti di bilancio.

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

Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici è il risultato dell'accorpamento di due Dipartimenti dell'ex Ministero dei trasporti: il Dipartimento per i trasporti terrestri ed i trasporto intermodale ed il Dipartimento per i trasporti aereo, marittimo, per gli affari generali, il personale e i servizi informativi, con l'esclusione delle competenze in materia di personale ed affari generali.

Le principali funzioni svolte dal Dipartimento riguardano la regolamentazione, la disciplina ed il controllo del trasporto su gomma e su ferro, la circolazione dei veicoli e dei conducenti, l'intermodalità dei trasporti ed il trasporto pubblico locale, l'elaborazione dei dati statistici in materia di trasporti, la programmazione e la regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo, la vigilanza sulle autorità portuali, l'aviazione civile e la vigilanza sugli enti di settore, la sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, marittimo e aereo, i rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti tecnici della stessa e la gestione del sistema informativo, funzionale a tutto il Ministero.

Il Dipartimento e le 5 Direzioni generali territoriali, nello svolgimento dei compiti e delle attività istituzionali assegnate, sono interessati alla realizzazione dei seguenti programmi inseriti nell'ambito delle missioni sotto riportate:

Missione 13 Diritto alla mobilità:

Programma 1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale

Programma 2 Autotrasporto ed intermodalità

Programma 4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo

Programma 5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

Programma 6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale

Programma 9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Missione 17 Ricerca e innovazione

Programma 6 Ricerca nel settore dei trasporti

QUADRO PROGRAMMATICO

Il plafond delle risorse finanziarie attualmente disponibili per il Centro di responsabilità amministrativa "Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" è

destinato alla realizzazione dei programmi sopra evidenziati che si estrinseca nell'attività volta al conseguimento di obiettivi strategici ed operativi.

MISSIONE 13 DIRITTO ALLA MOBILITA'

Programma 1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale

Stanzamenti a legislazione vigente	2011	280.749.399
	2012	281.199.408
	2013	289.722.075

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e le Direzioni generali territoriali, è impegnato nel miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, nella regolamentazione e controllo della circolazione stradale, nella sicurezza dei veicoli e nell'erogazione dei servizi all'utenza per i quali assume un ruolo strategico il Centro Elaborazione Dati Motorizzazione.

Concorre alla realizzazione di questo Programma anche la Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione che si occupa della gestione dei sistemi e dello sviluppo degli applicativi, nonché dei sistemi di fonia e degli aspetti di affidabilità, *recovery* e sicurezza di tutto il Ministero.

Uno degli aspetti di particolare evidenza è rappresentato dal recepimento di quanto previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale in tema di integrazione tra competenze ICT e di telefonia e l'ulteriore consolidamento con l'inserimento di una competenza specifica per la comunicazione .

L'attività di comunicazione riguarda non solo lo sviluppo e la gestione dei canali tematici per la fruizione dei contenuti, ma anche le procedure per garantire l'aggiornamento continuo delle informazioni sia di contenuto pubblico, che di valenza meramente interna all'Amministrazione.

La Direzione generale cura la redazione e la diffusione del "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti" e de "Il Diporto Nautico in Italia" e si occupa di rilevazioni, elaborazioni ed analisi statistiche.

Le predette attività si estrinsecano attraverso il conseguimento dei sotto elencati obiettivi:

- Proseguire nell'attività di miglioramento della regolazione in materia di veicoli e conducenti
- Proseguire nell'erogazione ai cittadini ed alle imprese dei servizi relativi ai veicoli e conducenti
- Ottimizzare l'attività strumentale ai servizi all'utenza.

- Proseguire nelle attività di controlli ed ispezioni sulle imprese autorizzate ad erogare i servizi all'utenza per i veicoli ed i conducenti
- Promuovere l'attività di prevenzione dai rischi di mobilità stradale al fine di migliorare la Sicurezza Stradale
- Promuovere l'educazione ad una corretta circolazione stradale e aumentare le comunicazioni fornite dal Centro di coordinamento delle informazioni sulla sicurezza stradale (CCISS)

Inoltre:

- Proseguire e sviluppare progetti informatici e sistemi informativi automatizzati
- Migliorare le attività di comunicazione e informazione per aumentare la trasparenza dei processi amministrativi e rendere certi agli utenti esterni e ai cittadini il ruolo e le competenze del Ministero
- Proseguire nell'attività di raccolta ed elaborazione dei dati finalizzata alla produzione del Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti e dei lavori previsti dal Piano Statistico Nazionale

CRITICITA' FINANZIARIE

Le disposizioni normative di contenimento della spesa pubblica, che si sono succedute nel corso di questi ultimi anni, hanno ridotto sensibilmente le risorse finanziarie assegnate al Dipartimento con effetti negativi sull'attuazione dei programmi di competenza e sulla programmazione della futura attività istituzionale.

I tagli di spesa hanno reso particolarmente critica la gestione delle spese di funzionamento delle strutture che, con riferimento al Programma 1, sono destinate per la quasi totalità agli Uffici periferici del Dipartimento.

Considerata la rilevanza che l' attività di motorizzazione riveste per la collettività al fine di evitare l'interruzione dei servizi resi all'utenza, che si sarebbe potuta verificare a causa della risoluzione dei contratti di fornitura per inadempimento dell'Amministrazione, e di ottemperare a quanto prescritto dalle disposizioni normative in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro sono state poste in essere una serie di azioni tese ad una razionale allocazione della spesa.

In particolare, per non pregiudicare l'erogazione dei servizi all'utenza degli Uffici periferici del Dipartimento, sono state disposte delle variazioni compensative.

Risulta di tutta evidenza che per far fronte ai debiti contratti, l'esiguità delle risorse finanziarie disponibili non ha consentito l'attuazione di progetti innovativi che avrebbero potuto offrire ai cittadini un miglior servizio, in un'ottica di semplificazione degli adempimenti a loro carico e di riduzione della spesa pubblica.

Sono state ridotte anche le risorse finanziarie destinate alle attività ispettive su soggetti che erogano servizi all'utenza e ai controlli su strada.

Nel primo caso si tratta di visite ispettive effettuate da funzionari del Dipartimento presso:

- Sportelli telematici degli automobilisti (STA);
- Corsi di recupero patente a punti (PaP);
- Corsi ADR, ATP e CQC sostenuti da parte degli organismi autorizzati;
- Officine autorizzate per le revisioni periodiche dei veicoli;

L'attività di controllo sull'autotrasporto viene, invece, svolta da personale del Dipartimento insieme alla Polizia stradale.

Si tratta di un "controllo integrato", in cui nella stessa operazione di controllo si procede ad eseguire tutte le verifiche sull'attività di trasporto stradale:

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

In relazione alle imminenti modifiche riguardanti il Codice della strada si ritiene utile evidenziare che le innovazioni comporteranno un incremento dei costi per l'Amministrazione dovuti sia alle implementazioni delle procedure informatiche del sistema informativo della motorizzazione, che alle mutate modalità operative.

In particolare si fa riferimento alla targa personale (trasferimento della vecchia targa sul nuovo veicolo) e alla spedizione alla residenza del conducente di una nuova patente ad ogni rinnovo di validità che comporterà un aumento dei costi per stampare, personalizzare e spedire i nuovi documenti, rispetto all'attuale procedura che prevede la semplice spedizione del tagliando di rinnovo con posta ordinaria.

Le attività inerenti la realizzazione della sicurezza stradale in Italia mirano tutte prevalentemente a concorrere all'ambizioso obiettivo, fissato nel 2001 dalla Commissione europea, di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime di incidenti stradali.

L'intenso impegno profuso in tutto l'ultimo decennio ha consentito di raggiungere notevoli risultati, ma l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi e rappresenta in Italia, come in ogni altro Paese sviluppato, la prima causa violenta, per dimensioni e impatto sociale, di mortalità e ferimento.

Di fronte ad una tale emergenza sociale il Ministero si è attivato sia mediante iniziative dedicate alla prevenzione ed alla educazione in materia di sicurezza stradale, sia mediante la realizzazione di progetti ed interventi su tutto il territorio nazionale. Le scarse risorse, sia in termini economici che di dotazioni logistiche, destinate alla sicurezza stradale impediscono comunque di fatto la realizzazione degli obiettivi indicati in sede di Commissione Europea. A ciò si aggiunge che, confrontando le risorse finanziarie destinate dagli altri Stati alla sicurezza stradale rispetto a quelle italiane, si rileva la scarsità dei fondi destinati all'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Nel complesso, lo scenario economico del Piano per il periodo compreso tra il 2001 e il 2009 prevedeva, infatti, per incentivi dedicati a orientare l'azione regionale e locale a favore della sicurezza stradale, una dotazione finanziaria a carico della finanza centrale pari a 3.280 milioni di Euro mentre sono stati stanziati solo 512, pari al 15,6 % del totale.

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

Si rende pertanto indispensabile che vengano assegnate le necessarie dotazioni finanziarie al fine di consentire l'innalzamento dei livelli di sicurezza stradale in Italia, promuovendo le attività di prevenzione e favorendo l'educazione ad una corretta circolazione stradale.

Nell'ottica della "Responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale", l'ineguaglianza delle risorse potrebbe determinare la mancata collaborazione e partecipazione con i diversi livelli di governo territoriali (regionale, provinciale e comunale) e rendere difficoltoso, il coordinamento e controllo in materia.

La necessità di acquisire ulteriori finanziamenti è stata, oltre che reiterata a livello ministeriale, anche supportata dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro che, in sede di presentazione della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, dopo aver espletato un'accurata istruttoria e aver affrontato in chiave critica i problemi irrisolti, annovera tra le proposte la previsione del completo finanziamento del PNSS.

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

Inoltre il Ministero sta attivando un sistema di monitoraggio che consentirà di valutare l'efficacia degli interventi attivati e di rettificare, in corso d'opera, i progetti non ancora in via di definizione.

Con legge n. 296 del 2006 (finanziaria 2007), art 1, comma 1036, sono stati stanziati fondi per il triennio 2007/2009, con i quali sono state finanziate attività di prevenzione, campagne di comunicazione che hanno goduto di positivo riscontro sia sotto il profilo del gradimento del pubblico, sia per i riconoscimenti formali ricevuti dalla critica. In particolare il Ministero si è reso conto che è necessario un impegno particolare che ponga in essere un intervento complessivo, nuovo nei tempi e nelle modalità: in tal senso ha dato avvio, nel corso del 2009, alla campagna di

comunicazione "Sulla buona strada" che ha il suo punto di forza nella chiamata a raccolta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore della sicurezza stradale.

Per quanto concerne, poi, i controlli su strada, sono state acquistate numerose attrezzature altamente tecniche destinate alla Polizia Stradale e all'Arma dei Carabinieri per un sostanziale miglioramento ed incremento dei controlli. Ciò ha consentito, alle forze di polizia, di utilizzare apparecchiature specialistiche innovative per un maggior numero di verifiche sul territorio nazionale.

Al riguardo, si rappresenta che lo stanziamento in parola è stato integralmente utilizzato e che non sono stati previsti ulteriori finanziamenti; di conseguenza non sarà possibile procedere ad adeguate attività di prevenzione e di diffusione dei valori della sicurezza stradale, né garantire l'acquisto, per le forze di polizia, di idonee attrezzature tecniche, qualora non intervenga un nuovo congruo stanziamento di fondi.

Per quanto attiene la gestione e lo sviluppo del sistema informativo a supporto del Ministero occorre evidenziare che già per il 2010 gli stanziamenti non sono sufficienti a garantire nemmeno la copertura finanziaria di contratti già stipulati in esercizi precedenti i quali costituiscono spese inderogabili per la normale funzionalità dei sistemi informativi dell'Amministrazione. Si tratta infatti del contratto per il controllo di gestione, le licenze software SAP, Oracle.

A ciò si aggiungono anche i contratti con scadenza 2010, quali ad esempio gli accordi per l'uso delle licenze software Microsoft, installato su tutte le apparecchiature dell'Amministrazione ed il cui rinnovo assume carattere di assoluta priorità ed inderogabilità.

La carenza di risorse finanziarie, oltre a pregiudicare la gestione dei sistemi informativi dell'Amministrazione, non consente l'implementazione di alcun nuovo progetto, la cui realizzazione potrebbe apportare vantaggi in termini di efficienza ed economicità per l'Amministrazione stessa.

Per garantire la corretta funzionalità dei sistemi informativi a supporto del Ministero necessitano per il triennio 2011-2013 risorse per 19,85 milioni per il 2011 e 21,63 milioni a decorrere dal 2012.

Programma 2 Autotrasporto e intermodalità

Stanziamenti a legislazione vigente	2011	64.961.626
	2012	126.936.454
	2013	126.936.454

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, pone in essere una serie di attività volte al miglioramento dei servizi di trasporto su strada di persone e merci ed allo sviluppo dell'intermodalità.

Tali interventi si riferiscono allo sviluppo delle "autostrade del mare", all'incentivazione all'acquisto di veicoli pesanti ecologici (categoria Euro 5), ad interventi di sostegno del settore tramite sgravi fiscali (tassa di proprietà, premi INAIL, ecc.), all'incentivazione del trasporto combinato o trasbordato su ferrovia, ad interventi per favorire l'aggregazione imprenditoriale e progetti di formazione professionale e ad interventi per la realizzazione della rete nazionale degli interporti.

Tutti gli interventi in parola derivano da precisi impegni che il Governo ha preso con le Associazioni degli autotrasportatori (da ultimo Accordi de 1.12.2009 e del 17.06.2010) e sono finalizzati allo sviluppo ed al rinnovamento del settore dell'autotrasporto, tra i più colpiti dall'andamento negativo dell'economia reale e dall'impatto della restrizione creditizia iniziati nella seconda metà del 2008.

L'assetto del mercato italiano, infatti, risente di una serie di squilibri e carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle imprese italiane di autotrasporto a vantaggio di quelle straniere.

L'obiettivo è quello di porre le basi per una politica industriale di settore in grado di rafforzare la competitività del settore dell'autotrasporto sul mercato europeo, mirando anche a superare la sostanziale monodalità del trasporto delle merci attraverso una efficace politica nazionale della logistica.

A ciò va aggiunto che sono già state attivate diverse iniziative – sia a livello politico che tecnico - che avranno effetto, per i profili finanziari e di bilancio, nel corso del triennio. In particolare: è stata avviata la redazione del Piano nazionale della logistica, con l'obiettivo di completarlo entro la fine del 2010, è stata recentemente avviata l'operatività della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, con l'attivazione dell'osservatorio sull'attività di autotrasporto.

Sono inoltre in corso diversi progetti, sia a livello italiano che comunitario ed internazionale, in materia di tutela dell'ambiente, per la riduzione delle emissioni di PM10 e di ossido di azoto. Tali progetti presuppongono notevoli limitazioni alla circolazione dei veicoli pesanti (anche autobus) meno ecologici e necessariamente dovranno essere accompagnati da misure (contributi per la rottamazione, incentivi) al fine di essere realizzati senza gravi ripercussioni sul settore dell'autotrasporto e quindi sul sistema economico nel suo complesso.

Gli obiettivi correlati all'attività della Direzione generale sono volti a:

- Ottimizzare le procedure per la pianificazione, l'erogazione di contributi e altri interventi finanziari per l'autotrasporto, per l'intermodalità e per la realizzazione degli interporti
- Aggiornare la normativa del trasporto nazionale ed internazionale su strada di viaggiatori e merci e potenziamento dell'attività di controllo e monitoraggio

CRITICITA' FINANZIARIE

Alla luce di quanto sopra, è di tutta evidenza che tutti i fondi stanziati nel bilancio dello Stato a favore dell'autotrasporto sono assolutamente necessari per far fronte agli impegni assunti dal Governo e sostanzianti in conseguenti attività amministrative di impegno di spesa e di pagamento. Qualsiasi taglio dei fondi di bilancio già stanziati, sia in termini di competenza che di cassa, assolutamente necessaria per far fronte agli impegni di spesa, non può che avere conseguenze negative sul settore, con possibili agitazioni sindacali e fermi del traffico, con risvolti che trascendono gli aspetti amministrativi e di gestione.

Programma 4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo

Stanziamenti a legislazione vigente	2011	171.722.055
	2012	161.881.101
	2013	140.781.101

Il Dipartimento, attraverso la Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo esercita le competenze in materia di aviazione civile, di vigilanza sugli enti di settore e di sicurezza del trasporto aereo.

Le attività in materia sono volte al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- Monitorare, al fine di formulare proposte di aggiornamento della normativa in materia di trasporto e sicurezza nell'aviazione civile
- Proseguire nelle attività di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività e la qualità dei servizi resi dagli enti vigilati in materia di aviazione civile

Programma 5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

Stanziamenti a legislazione vigente	2011	47.054.809
	2012	47.282.049
	2013	47.282.049

L'attività della Direzione Generale per il trasporto ferroviario è volta a promuovere lo sviluppo del servizio di trasporto per ferrovia di passeggeri e di merci nel quadro della normativa comunitaria e a migliorare i livelli di sicurezza del trasporto ferroviario.

Il settore della sicurezza del trasporto ferroviario è soggetto a profonde modifiche negli assetti istituzionali per effetto del recepimento della Direttiva comunitaria 2004/49/CE, avvenuta con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (entrato in vigore il 22.10.2007), che ha previsto l'istituzione della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e dell'Organismo investigativo; ciò ha dato luogo ad una modifica del preesistente assetto organizzativo.

Con il citato decreto legislativo è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha funzioni di indirizzo e vigilanza sull'Agenzia stessa.

L'attività della Direzione generale è volta al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Promuovere lo sviluppo di un sistema ferroviario interoperabile e sicuro, anche attraverso la vigilanza sugli organismi deputati alla sicurezza
- Promuovere lo sviluppo del trasporto di merci e di persone per ferrovia, al fine di realizzare un sistema efficiente, affidabile e non inquinante, sia in regime di libero mercato che di servizio universale, in termini di copertura territoriale, qualità e puntualità
- Ottimizzare l'attività strumentale alla regolazione e alla sicurezza e nel trasporto ferroviario

CRITICITA' FINANZIARIE

Per dare attuazione all'accordo firmato il 9.10.2009 a Lussemburgo tra i Ministri dei trasporti francese e italiano, in ordine all'affidamento con gara del servizio intermodale di autostrada ferroviaria alpina, è necessario uno stanziamento di euro 13 milioni annui per il periodo 2011-2013.

Con legge finanziaria 2008 erano stati previsti 10 milioni di euro 1 per ciascuno degli anni 2009 e 2010, quale contributo da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato s.p.a. per l'avvio di un programma finalizzato alla realizzazione di interventi di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni inquinanti. Tale importo è stato successivamente defanziato, pertanto, al fine di dare corso a tale programma si ritiene necessario prevedere uno stanziamento pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012.

Per la convenzione Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-FS relativa ad un Memorandum d'Intesa Italia-Egitto, sono stati impegnati 2,5 milioni di euro, poi defanziati con legge.

Pertanto si rende necessario ripristinare, per il 2011, tale finanziamento pari a 2,5 milioni di euro.

Programma 6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale

Stanzamenti a legislazione vigente	2011	1.957.729.481
	2012	1.764.966.065
	2013	1.711.587.122

Il Dipartimento, attraverso la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale, promuove lo sviluppo e la sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale, curando i rapporti con le regioni e gli enti locali per il coordinamento della programmazione di settore, stipula accordi di programma e pone in essere interventi atti a migliorare il trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie c.d. secondarie ed a favorire la mobilità sostenibile a livello locale

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 D. lgs. n. 422/97. Tale Decreto Legislativo 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 cui dovrà ispirarsi il Governo per attuare la riforma del federalismo fiscale, ha trattato 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 legge 5 maggio 2009 n. 42, ha introdotto criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica e dell'individuazione per il trasporto pubblico locale di "costi standard", "fabbisogno standard" e di "livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale", che 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.

L'attività della Direzione generale è volta al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Istituire l'Osservatorio TPL, finalizzato anche alla gestione dei fondi nel rispetto delle norme previste per il federalismo fiscale
- Proseguire nell'attività di erogazione di contributi per interventi finanziari per il trasporto pubblico locale, il trasporto rapido di massa e loro monitoraggio
- Razionalizzare le procedure per promuovere i sistemi di trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie secondarie e la loro sicurezza

- Promuovere la sicurezza dell'esercizio e regolamentazione dei sistemi di trasporto a impianti fissi
- Migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario locale, dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e dell'esercizio degli impianti a fune

CRITICITA' FINANZIARIE

I provvedimenti normativi di contenimento della spesa pubblica hanno inciso anche sulle dotazioni finanziarie assegnate per la realizzazione del Programma "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale".

Le criticità più rilevanti si riscontrano per l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale ed il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale.

L' Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale è stato istituito dall'art. 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008), al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali finalizzati ad assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento dei processi di riforma in corso.

In fase di organizzazione dell'Osservatorio con il d.l. 27 maggio 2008 n. 93, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 24 luglio 2008, n. 126, lo stanziamento inizialmente previsto pari a 2 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2008, è stato ridotto ad un milione di euro per l'anno 2008 ed azzerato per gli anni 2009 e 2010.

Al momento risulta indispensabile procedere, in concreto, ad attivare l'Osservatorio, non soltanto per soddisfare le esigenze per le quali esso era stato originariamente concepito, ma anche e soprattutto in ragione di quanto previsto dalla legge 5 maggio 2009 n. 42 recante delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione.

Si ritiene pertanto necessario confermare, per ciascuna delle annualità 2011, 2012 e 2013, la dotazione finanziaria inizialmente prevista dalla legge (2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008).

Il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale, destinato alle finalità di cui all' art. 1, C.1031 della legge 296/06 (mobilità dei pendolari) e della legge 211/92 (sviluppo del trasporto rapido di massa), necessita di una dotazione finanziaria di almeno 300 milioni di euro/anno.

Tale esigenza finanziaria appare necessaria per garantire un indispensabile contributo al processo di rinnovo dei parchi veicolari, tranviari e ferroviari, altrimenti destinato ad un progressivo invecchiamento, nonché dare concreta attuazione al programma di interventi sul trasporto rapido di massa avviato da questa Amministrazione nel 2009.

Occorre prevedere, pertanto, un ulteriore stanziamento di 190 milioni di euro per l'anno 2011, 300 milioni di euro per l'anno 2012, 300 milioni di euro per l'anno 2013.

Il citato incremento della dotazione del fondo garantirebbe altresì l'effetto:

- a) di migliorare la qualità dell'offerta del trasporto pubblico locale e metropolitano;
- b) di abbattere significativamente i livelli di emissioni inquinanti, di CO2 e soprattutto di PM10 del settore, fattore quest'ultimo che ha visto l'Italia oggetto di ripetuti richiami da parte dell'Unione Europea suscettibili di trasformazione in procedura d'infrazione;
- c) di assicurare un sostegno all'industria di settore, particolarmente colpita dalla crisi del settore automobilistico privato, a tutto vantaggio dello sviluppo economico del Paese.

E' inoltre opportuno prevedere una dotazione finanziaria per attuare i piani integrati della mobilità nelle aree urbane (PUM) così come definiti dall'art. 22 della L. 340/90.

I Piani Urbani della mobilità unitamente ai sistemi telematici di monitoraggio e controllo della circolazione sono strumenti indispensabili per conseguire obiettivi di riduzione dei fenomeni di congestione ed inquinamento nelle aree urbane, favorendo il riequilibrio modale verso forme di trasporto sostenibili.

Al fine di consentire la piena operatività dell'interconnessione delle ferrovie secondarie (ex Gestione Commissariali Governative e Ferrovie Concesse) sulla rete ferroviaria nazionale e superare la fase transitoria limitativa dell'esercizio ferroviario, nonché per incrementare anche la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete aziendale delle ferrovie non interconnesse, con particolare riferimento ai sistemi di sicurezza e segnalamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile, è necessario l'importo di 300 milioni di euro.

Sono inoltre necessarie risorse aggiuntive pari a 100 milioni di euro nel triennio 2011, 2012, 2013. da destinare alle metropolitane (in Italia sono in esercizio a Roma, Milano, Napoli, Genova e Torino) per proseguire il programma di adeguamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di trasporto rapido di massa, di cui all'art. 1, comma 54 della legge n. 296/2009 che prevedeva uno stanziamento di 101 milioni di euro, per il triennio 2007-2009, destinati ad un fondo per elevare il livello di sicurezza nei trasporti pubblici locali.

Programma 9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Stanziamenti a legislazione vigente	2011	894.445.122
	2012	852.706.815
	2013	846.165.640

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne esercita le competenze in materia di navigazione e trasporto marittimo attraverso il perseguimento degli obiettivi sotto indicati:

- Monitorare, aggiornare la normativa in materia di sicurezza del lavoro e formazione del personale marittimo, in materia di navigazione marittima e per vie d'acqua interne