

- Promuovere e coordinare iniziative ed erogare contributi per il miglioramento della sicurezza, della sostenibilità ambientale e della qualità del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
- Dare impulso alle attività di vigilanza alle linee di collegamento marittimo e nel settore della nautica da diporto e ottimizzare le procedure che disciplinano tale settore
- Ottimizzare le procedure per il rilascio di atti autorizzativi alle imprese armatoriali

Nell'ambito della strategia della Commissione Europea per lo sviluppo di una nuova politica marittima integrata, il Cluster nazionale dell'economia del mare, su proposta di questo Dipartimento, ha dato vita nel 2007 alla Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM), con l'obiettivo di rafforzare il ruolo che il mare e le vie d'acqua hanno nella società e nell'economia dell'Italia e, in campo internazionale, di interfaccia rispetto alla piattaforma europea *WATERBORNE*, a cui si ispira.

La PTNM coinvolge tutti gli attori del sistema nazionale del mare, economici, scientifici e istituzionali (nazionali e regionali), con l'obiettivo di consolidare le reti di relazioni, condividere una vision nazionale di settore in materia di crescita tecnologica e di sviluppare iniziative di valenza nazionale, comunitaria ed internazionale.

La PTNM è stata inserita, tra l'altro, nel Piano Nazionale della Ricerca (MIUR) e nel Piano Nazionale per la Biodiversità (Ministero dell'Ambiente), quale strumento di coordinamento nazionale per iniziative legate allo sviluppo di progetti di ricerca ed innovazione nel settore marittimo e marittimo.

L'obiettivo è quello di incentivare la formazione di partenariati fra settore pubblico e privato, per la realizzazione di progetti di ricerca, di innovazione e formazione, con la mobilitazione di una massa critica di risorse, per il mantenimento del massimo livello di competitività e sviluppo sostenibile del settore, oltre che l'attività della Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM) e di quella del Mediterraneo, nel rispetto delle procedure del Settimo Programma Quadro europeo.

A tal fine sono stati sottoscritti specifici accordi di programma con Regioni (Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Liguria, Marche) ed Enti di Ricerca (CNR, L'Agenzia Spaziale Italiana, l'INSEAN).

La Direzione generale per i porti si occupa della programmazione degli interventi di manutenzione dei porti, svolge attività di controllo sulle Autorità portuali, 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.

Si occupa, inoltre, della gestione del sistema informativo del demanio marittimo, con particolare riferimento al crescente numero di richieste di connessione che pervengono da parte delle Pubbliche amministrazioni, provvedendo ad attivare i collegamenti richiesti. Tali collegamenti consentono alle Amministrazioni locali l'import nel Sistema dei dati amministrativi di

aggiornamento, utilizzando le funzionalità sviluppate che consentono di generare flussi di aggiornamento contestualmente all'espletamento dell'iter amministrativo senza aggravii di costi per l'amministrazione utente (imputazione dei dati, ecc.), né supplemento di adempimenti amministrativi per i cittadini, secondo un processo che già attua le direttive in materia di smaterializzazione degli atti.

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

- Proseguire la programmazione degli interventi di manutenzione e sviluppo dei porti
- Proseguire la vigilanza sulla gestione amministrativa e contabile delle Autorità portuali ed il monitoraggio dei finanziamenti statali
- Proseguire il monitoraggio sul rispetto della normativa in materia di sicurezza del lavoro portuale
- Sviluppare e gestire il sistema informativo del demanio marittimo SID

#### CRITICITA' FINANZIARIE

La riduzione delle risorse finanziarie previste per il Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" condiziona negativamente la programmazione e la gestione delle attività di competenza del Dipartimento.

Da anni il settore cantieristico-armatoriale reclama il completamento degli interventi previsti dalla Legge 16 marzo 2001, n. 88, cioè il pagamento, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del contributo spettante agli armatori, e da questi per lo più ceduto ai cantieri costruttori, per navi da tempo consegnate ed aventi i requisiti per l'accesso ai benefici di legge.

Il rifinanziamento parziale operato dalla Legge Finanziaria 2008 è stato praticamente azzerato dal decreto-legge 93/2008 che ha cancellato anche impegni di spesa già assunti dall'Amministrazione nei confronti delle imprese beneficiarie dei contributi.

Allo stato attuale, con riferimento alle navi costruite in Italia, l'entità del contributo atteso – elemento costitutivo della pattuizione contrattuale e di diretta incidenza sui conti dei cantieri costruttori – risulta pari ad oltre 100 milioni di euro.

Le disponibilità stanziare con la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), art. 1, commi 1040 e 1041, per l'erogazione di contributi all'innovazione tecnologica nel settore della cantieristica sono esaurite.

Si rende pertanto indispensabile ottenere il rifinanziamento di tale misura di aiuto, strategica per il settore, per un importo di euro 20 milioni per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, così da assistere i progetti d'innovazione avviati o da avviare entro il 2011.

Per il completamento degli interventi di sostegno al settore della cantieristica navale di cui all'art. 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522 sono necessari ulteriori finanziamenti pari ad euro 1.200.000.

L'attuale scenario finanziario mette in grave difficoltà l'Amministrazione anche con riferimento all'art. 6 della legge 30/98, istitutiva del registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, che prevede l' esonero del versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge, da parte delle imprese armatrici per i marittimi imbarcati sulle navi iscritte al Registro Internazionale, nonché dagli stessi lavoratori marittimi.

Infatti, la mancanza di effettivo adeguamento delle coperture di bilancio, da un lato, e la crescita della flotta, dall'altro, hanno determinato l'accumulo nel tempo di un debito a carico di questo Ministero nei confronti degli enti previdenziali che, secondo un recente conguaglio, ha finora raggiunto l'importo di circa 700 milioni di euro.

Per far fronte al debito accumulatosi negli anni sono necessari 700 milioni di euro, mentre per adempiere a quanto previsto dalla legge lo stanziamento annuale dovrà essere di almeno 300 milioni di euro.

Nell'ambito della Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima, al fine di consentire l'effettuazione di analisi dettagliate delle esigenze e progetti di innovazione cofinanziati sulla base degli Accordi di programma con Regioni, Enti di Ricerca e Paesi Terzi nel Mediterraneo sono necessarie specifiche risorse per 3 milioni di euro.

Per quanto riguarda il funzionamento degli ambiti portuali rimasti nella competenza statale (manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria) la cronica insufficienza di risorse ha determinato il formarsi di una consistente situazione debitoria, dovendo l'Amministrazione privilegiare il pagamento del pregresso, invece di provvedere alle assegnazioni correnti.

Il Programma triennale delle opere marittime, di cui all'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006 (Codice contratti pubblici), attualmente in vigore ( periodo 2010/2012) conta per l'anno 2011 su un finanziamento di circa 84 milioni di euro, a fronte di richieste pervenute dai Provveditorati Interregionali pari ad euro 124.918.000,00 (compresi gli interventi già previsti nel programma 2010/2012). Le necessità finanziarie rispondono, tra l'altro, all'esigenza di dar corso ad opere di sola manutenzione straordinaria, ormai programmate e necessarie non per lo sviluppo dei porti, ma per garantirne la sicurezza e mantenerne la funzionalità.

Inoltre, per l'avvio della procedura inerente il Programma di opere marittime 2011/2013, occorre assicurare la proiezione triennale dei finanziamenti, per un importo almeno pari a quello già previsto per il 2011 di euro 85 milioni. La mancanza di una copertura di spesa del programma su base triennale ne snaturerebbe il significato programmatico, disattendendo le finalità della norma.

Si rappresenta, inoltre, che per assicurare la continuità del programma "Autostrade del mare" - alla cui attuazione provvede la società RAM – Rete autostrade mediterranee, appositamente costituita e che opera come società *in house*, sotto la direzione e vigilanza dell'Amministrazione – che riveste particolare interesse anche a livello comunitario occorre un'assegnazione per l'esercizio 2011 di euro 1,5 milioni.

#### **MISSIONE 17 RICERCA E INNOVAZIONE**

##### **Programma 6 Ricerca nel settore dei trasporti**

Stanzamenti a legislazione vigente	2011	9.926.087
	2012	10.770.210
	2013	10.770.210

L'attività del Dipartimento è volta a:

- Promuovere la ricerca per migliorare la competitività del comparto marittimo
- Promuovere attività di ricerca sul tema dei trasporti

## Corpo delle capitanerie di porto

Al Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera è affidata, nell'ambito della missione di spesa "Ordine pubblico e sicurezza", la realizzazione del programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste".

Il C.d.R. ha un'organizzazione, sul territorio, strutturata in una sede centrale (il Comando Generale) ed una capillare articolazione periferica composta da 285 uffici distribuiti lungo gli 8.000 chilometri di costa (tra Capitanerie di porto, Uffici minori e altri Comandi operativi), con il compito di garantire incompressibili e delicatissimi servizi quali la ricerca, il soccorso e l'assistenza in mare a navi pericolanti ed aerei incidentati; la sicurezza della navigazione marittima e nei porti, anche in termini di security; la sorveglianza sulle attività svolte in mare e lungo le coste (traffico mercantile, pesca marittima, diporto nautico, balneazione); la lotta agli inquinamenti marini e costieri; la tutela del demanio marittimo, delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso; il concorso nel contrasto di attività illecite, come l'immigrazione clandestina, e nelle emergenze per disastri naturali..

Tale attività altamente operativa, cui si affiancano, altresì, una serie di funzioni amministrative concernenti, ad esempio, il regime giuridico delle navi, la gestione del personale marittimo, il rilascio di abilitazioni e titoli professionali, le indagini e le inchieste sui sinistri marittimi ecc., è svolta da oltre 10.800 militari (uomini e donne), con l'ausilio di 602 unità navali (compresi i natanti minori) e 19 mezzi aerei ad ala fissa e rotante che perlustrano quotidianamente i 155.000 Km<sup>2</sup> di mare territoriale.

La rilevanza sociale delle citate attribuzioni, nonché la circostanza che le Capitanerie di porto sono chiamate ad operare in un contesto dove l'efficienza dei servizi resi alla collettività si traduce, anche, in un impulso per le attività economiche di interesse nazionale e in un rafforzamento della credibilità internazionale dell'Italia nel settore marittimo, hanno caratterizzato, viepiù, la policy del Corpo che, puntando all'alta formazione e specializzazione del personale ed ai sempre più avanzati sistemi tecnologici ed informatici, ha assunto un ruolo fondamentale, riconosciuto in tutti i contesti istituzionali ed internazionali, che lo vedono leader nell'espletamento di quei primari compiti.

## QUADRO DELLE PERFORMANCE

A partire dall'esercizio finanziario 2000, le Capitanerie di porto si sono dotate di un sistema di controllo di gestione, ampliato e migliorato negli anni, finalizzato a misurare l'efficacia e l'efficienza della propria azione amministrativa e la qualità dei servizi resi.

In particolare, con riferimento all'atto di indirizzo ministeriale con il quale il Sig. Ministro individua le priorità politiche da realizzarsi per concorrere alla scelta programmatica del Governo, questo C.d.R. ha puntualmente predisposto i contenuti della nota preliminare al bilancio evidenziando, per ciascuno degli obiettivi strategici condivisi, i relativi indicatori di risultato e le risorse finanziarie preordinate.

Tali indicatori, ormai quasi consolidati, sono frutto di attente analisi e valutazioni che, nel tempo, anche in relazione ai target conseguiti ed ai dati di contabilità economico-analitica emersi, hanno permesso di programmare sempre meglio le attività del Corpo fornendo i migliori risultati possibili, a fronte delle incompressibili situazioni di impegno operativo istituzionale e nel contesto delle minori risorse concesse. Ad essi, poi, si intenderebbe affiancare alcuni indicatori di impatto sociale, per perfezionare quello strumento introdotto nella P.A. che dovrebbe indirizzare, laddove considerato, alla migliore allocazione delle risorse pubbliche.

Le ultime analisi condotte dall'ufficio controllo di gestione, con riferimento all'esercizio 2009 ed al primo trimestre 2010, mettono subito in evidenza un sensibile calo dell'output rispetto agli esercizi precedenti, coerentemente alle minori risorse finanziarie rese disponibili. L'indice medio nazionale di efficacia, ottenuto nel 2009, risulta infatti pari a 1,16 che, messo a confronto con gli analoghi indici registrati nel biennio precedente (1,35 nel 2008 e 1,61 nel 2007), pone in risalto la sensibile forzata diminuzione delle attività, nel loro complesso, pur confermando il raggiungimento di quanto prefissato.

Sempre nel 2009, si è notevolmente ridotto anche l'indice medio di efficienza delle Capitanerie di porto, attestatosi su 1.221, rispetto a quello del 2008 dove era stato registrato un indice medio pari a 1.797. Ciò, sta a dimostrare che diminuendo le risorse, incidono maggiormente, sul totale delle spese sostenute, quelle riferite al mantenimento dell'immutabile necessaria organizzazione (personale, strutture, attrezzature) e sempre meno quelle utilizzate per produrre servizi che, di fatto, proporzionalmente si contraggono.

## QUADRO PROGRAMMATICO

Nell'ambito della priorità politica "Sicurezza", individuata dal Sig. Ministro per concorrere alla missione di spesa del bilancio dello Stato "Ordine pubblico e sicurezza", il Corpo delle

Capitanerie di porto è chiamato a perseguire i seguenti obiettivi strategici ed operativi, preordinati al proprio programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste".

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

**1.1. Mantenimento del grado di efficienza e prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare, attraverso:**

- 1.1.1. apposite esercitazioni degli equipaggi e del personale delle sale operative;
- 1.1.2. capillare attività di gestione tecnico-manutentiva per il mantenimento in efficienza dei mezzi aeronavali e terrestri;
- 1.1.3. attuazione delle procedure amministrative per l'acquisizione degli strumenti operativi (mezzi aeronavali) di cui al programma finanziario ex lege 166/09;
- 1.1.4. interventi in mare e lungo le coste idonei a fronteggiare il fenomeno immigratorio clandestino;
- 1.1.5. formazione specialistica del personale militare da destinare alla componente operativa della guardia costiera.

**1.2. Controlli e visite di sicurezza sul naviglio nazionale e sulle navi straniere che attraccano nei porti italiani, mediante:**

- 1.2.1. formazione specialistica del personale addetto al settore P.S.C., flag e sinistri marittimi;
- 1.2.2. verifiche a bordo ed ai documenti di bordo del naviglio nazionale ai fini della safety;
- 1.2.3. controlli alle navi straniere soggette a port state control.

**1.3. Controlli e visite nei porti e a bordo delle navi nazionali e straniere per garantire la sicurezza nei confronti del terrorismo, mediante:**

- 1.3.1. formazione specialistica del personale addetto alla security;
- 1.3.2. interventi per visite, ispezioni e controlli alle port facilities;
- 1.3.3. controlli alle navi straniere arrivate nei porti italiani, ai fini della security.

**1.4. Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo, attraverso:**

- 1.4.1. formazione specialistica del personale militare (operatori VTS e supervisori);
- 1.4.2. ultimazione delle procedure amministrative per l'acquisizione degli strumenti operativi (sistemi di comunicazione e monitoraggio) di cui al programma finanziario ex lege 166/09;

- 1.4.3. operatività dei centri VTS (vessel traffic service);
- 1.4.4. disponibilità della rete AIS (automatic identification system) e del server SSN nazionale (safe sea net);
- 1.4.5. controllo delle port notification inviate dalle local competent authority tramite SSN;
- 1.4.6. controllo delle hazmat notification inviate dalle local competent authority tramite SSN.

## **2. Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse.**

### **2.1. Attività di polizia marittima e portuale, attraverso:**

- 2.1.1. ispezioni demaniali marittime contro l'abusivismo e a tutela degli interessi dominicali;
- 2.1.2. controlli sulla navigazione da diporto al fine di garantire il regolare svolgimento;
- 2.1.3. interventi di vigilanza e controllo sul litorale marittimo destinato all'attività turistico-balneare per la tutela dei bagnanti;
- 2.1.4. vigilanza e controllo nelle aree portuali.

### **2.2. Vigilanza finalizzata alla tutela delle risorse ittiche ed al rispetto della normativa nazionale e comunitaria in materia di pesca marittima, attraverso:**

- 2.2.1. formazione specialistica del personale militare addetto al settore pesca;
- 2.2.2. controlli sull'intera filiera di pesca.

### **2.3. Vigilanza finalizzata alla tutela dell'ambiente marino, mediante:**

- 2.3.1. formazione specialistica del personale addetto al settore ambiente, ivi compresi i brevetti sub;
- 2.3.2. controlli per la lotta agli inquinamenti marini;
- 2.3.3. missioni aeronavali per la salvaguardia delle aree marine protette;
- 2.3.4. missioni delle unità navali a tutela del patrimonio archeologico sommerso.

## **3. Cooperazione e dialogo tra i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipui compiti istituzionali.**

- 3.1. Realizzazione di una esercitazione complessa di ricerca e soccorso in mare con la partecipazione dei Paesi del Mediterraneo, al fine di testare le sinergie operative tra le organizzazioni di Guardia costiera degli Stati coinvolti;
  - 3.2. Organizzazione e svolgimento del secondo Forum delle Guardie costiere del Mediterraneo;
  - 3.3. Sviluppo e gestione della rete AIS (automatic identification system) del Mediterraneo.
4. Regolazione e gestione del settore concernente il personale marittimo.
- 4.1. Revisione del sistema della formazione ed addestramento del personale marittimo e delle abilitazioni professionali marittime, mediante:
    - 4.1.1. adozione di linee correttive volte ad eliminare i rilievi, segnalati dall'Agenzia europea di sicurezza marittima, concernenti il sistema della formazione e dell'addestramento del personale marittimo;
    - 4.1.2. verifiche sull'attività dei centri di formazione marittima autorizzati;
    - 4.1.3. predisposizione della normativa volta ad eliminare le criticità del vigente sistema delle abilitazioni professionali marittime, con riferimento alla navigazione costiera, alla pesca ed ai servizi portuali.
  - 4.2. Regolamentazione delle metodologie per la determinazione delle tabelle d'armamento e informatizzazione delle matricole del personale marittimo, mediante:
    - 4.2.1. predisposizione di apposite direttive agli uffici periferici;
    - 4.2.2. attivazione delle procedure tecnico-amministrative per l'informatizzazione;
    - 4.2.3. addestramento del personale delle sedi periferiche, all'uso del sistema.

#### QUADRO FINANZIARIO

Non poche sono state le problematiche finanziarie che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2009 e l'iniziale 2010. In via preliminare, partendo dal 2009, le maggiori difficoltà avute sono riconducibili, essenzialmente, alle insufficienti risorse assegnate in bilancio.

Si accenna all'iniziale competenza di bilancio che pur risultando pari a complessivi 653,6 milioni di euro sul pertinente programma dello stato di previsione della spesa (tabella 10, legge 22 dicembre 2008, n. 204), di fatto, consisteva in 635 milioni di euro per effetto dei tagli lineari previsti dal comma 507 della legge finanziaria 2007 (pari a 5,5 milioni di euro), nonché delle riduzioni di cui all'articolo 60 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito nella legge n. 133/08 (pari a 13,1 milioni di euro). A ciò si è aggiunto il mancato rifinanziamento del

Fondo per le spese di funzionamento" (scaduto nel 2008 con una dotazione di 20 milioni di euro) che, in pratica, ha determinato una diminuzione complessiva di oltre 38 milioni di euro.

Per quel che concerne, invero, le assegnazioni di competenza, in sede di proposte di bilancio e di legge finanziaria 2009 è stato illustrato, con la massima razionalizzazione, per le spese riferite alla categoria economica dei consumi intermedi (escluse, quindi, le spese di personale e quelle in conto capitale, legate, come noto, a rigidi sistemi di previsione in funzione, rispettivamente, del personale in servizio e delle norme autorizzative degli investimenti), un fabbisogno di circa 90 milioni di euro, per far fronte a tutte le situazioni di impegno operativo istituzionale.

L'esigenza in questione è stata opportunamente ed ampiamente motivata in sede di nota preliminare al citato bilancio ed anche in sede di predisposizione del budget economico, con l'indicazione dei programmi d'azione che si intendevano attuare e relativi indicatori di risultato. Sono stati però concessi, al riguardo, soltanto 53,2 milioni di euro, con un risparmio che, nell'incidere pesantemente sul modesto bilancio del Corpo, rappresenta decisamente un marginale recupero nel quadro generale della manovra di finanza pubblica.

Quanto sopra, unitamente ai noti e sostenuti aumenti del costo dei beni e dei servizi registrati negli ultimi anni, ha creato, di fatto, un deficit budgetario di circa 37 milioni di euro che, nel corso del primo semestre 2010, nonostante l'adozione di ogni possibile provvedimento contenitivo e di oculate scelte finalizzate al risparmio, si è attestato sui 45,5 milioni di euro, a seguito delle situazioni debitorie man mano accumulate ed alla luce delle ulteriori riduzioni derivanti dall'applicazione del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78.

Nel corso dell'esercizio finanziario, inoltre, si è regolarmente fatto ricorso a numerosi interventi correttivi (variazioni compensative, prelevamenti da fondi speciali, richieste di incrementi in sede di assestamento al bilancio ecc.) e, laddove possibile, ad acquisizioni di fondi esterni (contributi comunitari, fondi regionali e convenzioni a titolo oneroso con altre Amministrazioni), per cercare di assicurare un'azione efficace in ogni settore di intervento. In particolare, facendo riferimento al 2009, lo stanziamento aggiuntivo in bilancio per consumi intermedi è stato di circa il 54% rispetto a quello non avuto in sede di previsione (circa 20 milioni concessi in corso di gestione a fronte dei 37 milioni necessari).

E' facile immaginare, dunque, quali difficoltà il Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera deve affrontare per mantenere l'organizzazione in precedenza delineata, con appena 35 milioni di euro utili nel corrente esercizio finanziario, pur limitando i servizi istituzionali ai soli interventi essenziali legati alla salvaguardia della vita umana in mare. L'occasione è utile per sottolineare che nel 2009 furono inizialmente stanziati, ai fini del funzionamento, 55 milioni di euro, mentre, nel 2008, furono 79 milioni; e ciò, a fronte di analisi economiche sui costi

sostenuti dalle quali sono emersi, mediamente, nel triennio 2007-2009, consumi annuali non inferiori ai 70 milioni di euro.

Nel il triennio 2010-2012, dunque, per la realizzazione delle previste attività di cui al precedente quadro programmatico, il relativo bilancio fissa i seguenti stanziamenti, al lordo delle recentissime riduzioni derivanti dal citato d.l. 78/2010:

Importi espressi in milioni di euro

Categoria di spesa	2010	2011	2012
Personale	573,24	573,24	573,24
Consumi intermedi	40,65	32,97	30,97
Altri di parte corrente	9,33	9,33	9,33
Investimenti	87,09	85,76	68,60
<b>TOTALE</b>	<b>710,41</b>	<b>698,30</b>	<b>682,14</b>

In relazione a quanto finora illustrato, è palese che il fabbisogno effettivo del C.d.R. non trova compatibilità con le risorse previste e sopra riportate. Pertanto, sono assolutamente necessarie, ai fini della completa realizzazione del programma in questione, ulteriori risorse finanziarie aggiuntive quantificate a regime in circa 46 milioni di euro.

L'auspicio è che l'impegno e la dedizione dimostrati dagli uomini e dalle donne del Corpo delle Capitanerie di porto non siano vanificati dalla crescente carenza di risorse che, in assenza di interventi finalizzati a ripianare il deficit illustrato, impedirà lo svolgimento di basilari e insopprimibili compiti d'istituto a beneficio degli operatori del settore marittimo, di chi vive il mare e, in generale, della collettività e del sistema Paese.

PAGINA BIANCA

---

**Relazione sullo stato di attuazione delle leggi pluriennali di spesa****MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI****Missione/Programma 4/4**

Legge base: art. 5, c. 1 punto C della L. 6.2.09, n. 7

**Durata** 2009/2028

**Scopo della legge:**

cooperazione tra la Repubblica italiana e la Giamahiria araba libica

**Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:**

la disposizione di legge sopra citata ha autorizzato un finanziamento di 180 milioni di euro annui sul capitolo 7800 di questo Ministero, a decorrere dal 2009 fino al 2028, per opere infrastrutturali in Libia. Pertanto sono in corso di avvio le attività propedeutiche che prevedono la partecipazione del Ministero fin dalla prima fase di progettazione delle opere.

Legge base : art. 5, c. 1, punto D della L. 6.2.09, n.7

**Durata** 2009/2029

**Scopo della legge:**

cooperazione tra la Repubblica italiana e la Giamahiria araba libica

**Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:**

la disposizione di legge sopra citata ha autorizzato un finanziamento di 3,68 milioni di euro annui, a decorrere dal 2009 fino al 2029 sul capitolo **7801** di questo Ministero per la costruzione di unità abitative in Libia. Pertanto sono in corso di avvio le attività propedeutiche, che prevedono la partecipazione del Ministero fin dalla prima fase di progettazione delle opere.

**Missione/Programma 7 / 7**

L n. 413 / 1998 Art. 8 Comma 3 Punto a

**Descrizione della Legge \ Decreto Legge:** Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed attuazione della normativa comunitaria di settore

**Durata:**

1998 - 2016

**Scopo della legge:**

Realizzare un programma di potenziamento della componente navale dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione

**Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:**

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

L n. 413 / 1998 Art. 8 Comma 3 Punto b

**Descrizione della Legge \ Decreto Legge:** Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed attuazione della normativa comunitaria di settore

**Durata:**

1998 - 2016

**Scopo della legge:**

Costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno del mare territoriale.

**Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:**

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge