
Programma: 13.02. Autotrasporto e intermodalità**Illustrazione delle principali attività programmate**

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, pone in essere una serie di interventi a favore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi e per lo sviluppo dell'intermodalità.

Tali interventi, oltre a quelli in fase di completamento (erogazione di contributi già definiti ed accordati), sono già in corso od in fase di attivazione. Si fa riferimento in particolare: allo sviluppo delle "autostrade del mare", all'incentivazione all'acquisto di veicoli ecologici, ad interventi di sostegno del settore tramite sgravi fiscali (ad esempio la riduzione tassi dei premi INAIL), alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali, all'incentivazione del trasporto combinato o trasbordato su ferrovia, ad interventi per favorire l'aggregazione imprenditoriale e progetti di formazione professionale, 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 e sono finalizzati allo sviluppo ed al rinnovamento del settore dell'autotrasporto, tra i più colpiti dai perduranti effetti della crisi economica globale, dal conseguente andamento negativo dell'economia reale e dall'impatto della restrizione creditizia. 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 monomodalità del trasporto delle merci attraverso una efficace politica nazionale della logistica.

Inoltre, l'istituzione dell'ERRU (Registro Elettronico Europeo delle Imprese di Trasporto) in attuazione della normativa comunitaria (Regolamenti CE n° 1071 e 1072 del 2009), prevede lo

svolgimento di rilevanti attività a livello tecnico ed amministrativo per consentire la sperimentazione del sistema, in vista della sua completa accessibilità ed interconnessione a livello europeo a partire dal 1° gennaio 2013.

Gli obiettivi correlati all'attività della Direzione generale sono pertanto 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 potenziare l'attività di controllo e di monitoraggio.*

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Tutti i fondi stanziati nel bilancio dello Stato a favore dell'autotrasporto sono assolutamente necessari per far fronte agli impegni assunti dal Governo e sostanziate 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.

Per quanto riguarda, in particolare le attività concernenti la "Spending Review", ovvero la revisione dei programmi di spesa e dei trasferimenti per verificarne l'attualità e l'efficacia, va sottolineato che gran parte delle risorse destinate al sostegno dell'autotrasporto, negli ultimi anni sono state stanziate ed erogate con interventi di carattere annuale, senza alcuna prospettiva strutturale.

Occorre evitare per quanto possibile contributi indifferenziati e liberare risorse, che possano essere indirizzate a interventi strutturali in grado di incidere sulla competitività e sulla organizzazione del settore.

Sono pertanto in corso di definizione:

- *Strumenti di intervento di natura strutturale, tali da non ridurre l'erogazione di risorse pubbliche a mero sussidio, ma da agire eliminando possibili sprechi e incidendo sull'innovazione nella organizzazione della produzione;*
- *Riduzione del costo del lavoro - anche attraverso l'applicazione diretta di tassi di premio INAIL correlati ai valori effettivi derivanti dall'andamento infortunistico del settore;*
- *Interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione, quale la riduzione dei pedaggi autostradali;*
- *Investimenti, per l'intermodalità e per l'occupazione, interventi a favore dei lavoratori svantaggiati, formazione professionale e quant'altro.*

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. Si far riferimento, in particolare, al nuovo Piano Nazionale della Logistica - approvato dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica- e le conseguenti "Azioni Prioritarie" in fase di attivazione (miglioramento funzionalità Sportello Unico Doganale, misure per facilitare la distribuzione urbana delle merci).

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.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7330

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	21.100.000,00	CP		<i>Pdg 1 - L n. 454 / 1997 art. 10, sub art. 0, comma 1, sub comma 0, punto A, sub punto 0</i>
CS	21.100.000,00	CS		<i>Pdg 2 - L n. 454 / 1997 art. 10, sub art. 0, comma 1, sub comma 0, punto B, sub punto 0</i> <i>Pdg 5 - LF n. 191 / 2009 art. 2, sub art. 0, comma 250, sub comma 0, punto 0, sub punto 0</i>

Cap. 7770

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	20.915.270,00	CP	20.450.458,00	<i>Pdg 1 - L n. 240 / 1990 art. 6, sub art. 0, comma 4, sub comma 0, punto 0, sub punto 0</i>
CS	20.915.270,00	CS	20.450.458,00	<i>Pdg 2 - L n. 240 / 1990 art. 6, sub art. 0, comma 4, sub comma 0, punto 1, sub punto 0</i> <i>Pdg 3 - L n. 240 / 1990 art. 6, sub art. 0, comma 4, sub comma 0, punto 2, sub punto 0</i> <i>Pdg 4 - L n. 240 / 1990 art. 6, sub art. 0, comma 4, sub comma 0, punto 3, sub punto 0</i>

A tali capitoli va aggiunto il Cap. 7420 (LF n. 244 / 2007 art. 2, sub art. 0, comma 226, sub comma 0, punto 0, sub punto 0) – **Fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci** – sul quale negli ultimi anni sono state stanziare con la Legge di stabilità ingenti risorse a favore del settore (400 milioni annui).

Su tale capitolo non sono al momento iscritte risorse, che dovranno essere definite in relazione alle attività in corso di Spending Review come sopra delineate.

Programma: 13.04. Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo**Illustrazione delle principali attività programmate**

La Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, ferme restando le funzioni attribuite all'ENAC dal D. Lgs. n. 250/97, esercita le competenze statali in materia di aviazione civile, in particolare di vigilanza sugli enti di settore, anche attraverso contratti di programma e di servizio (ENAC ed ENAV), nonché interventi a sostegno della mobilità.

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*

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

L'art. 11-septies della legge n. 248/2005 ha previsto, per compensare l'ENAV S.p.A. dei costi sostenuti per garantire la sicurezza ai propri impianti e per garantire la sicurezza operativa, l'istituzione di un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con una dotazione finanziaria annua di 30 milioni di euro. A tal fine è stato istituito il capitolo di spesa 1922 gestito da questa Direzione Generale.

Nell'anno 2009, a causa di una mancata copertura di detto fondo pari a 17,8 milioni di euro, ed al fine di chiudere i contratti di servizio e di programma 2007-2009 tra Stato ed ENAV, si è provveduto alla sua copertura mediante parziale utilizzo della competenza 2010.

Considerato che si è provveduto a coprire il contributo per l'anno 2010, a sua volta, mediante parziale utilizzo della competenza 2011, si rende necessario prevedere la ricostituzione del fondo

relativo all'anno 2011, al fine di poter chiudere i contratti di servizio e di programma 2010-2012 tra Stato ed ENAV S.p.A.

Nell'ambito della missione 13.4 questa Direzione Generale gestisce due capitoli di spesa di investimento, il 7740 ed il 7741.

Il capitolo 7740 viene utilizzato per trasferire all'ENAC i fondi necessari per il pagamento delle rate di mutuo che sono stati accesi dalle Società di gestione per opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali, come previsto da varie leggi (139/1992, 135/1997, 194/1998, 388/2000 e 166/2002). Nel bilancio triennale 2012-2014 è previsto uno stanziamento di competenza complessivo, per gli anni 2013 e 2014, pari a 25,4 milioni di euro.

Il capitolo 7741 (le cui risorse finanziarie sono iscritte in Tab. E della legge di stabilità, fino al 2012) viene utilizzato per trasferire all'ENAV S.p.A. i fondi previsti dall'art. 4-ter della legge n. 102/2009, ammontanti a totali 72,1 milioni in quattro anni dal 2009 al 2012, per i necessari interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e dei sistemi al fine di assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte della società sugli aeroporti di Brindisi, Comiso, Rimini, Roma Ciampino, Treviso Sant'Angelo e Verona Villafranca. Nel bilancio triennale 2012-2014 non è previsto alcuno stanziamento di competenza per gli anni 2013 e 2014 in quanto l'autorizzazione di spesa prevista dalla legge di cui sopra scade nell'anno 2012.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7740

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	12.746.853,00	CP	12.746.853,00	L. n. 139/1992, L. n. 135/1997, L. n. 194/1998, L. n. 388/2000 e L. n. 166/2002
CS	12.746.853,00	CS	12.746.853,00	

Programma: 13.05. Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

Illustrazione delle principali attività programmate

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 stato oggetto di 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.

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.

La Direzione generale è impegnata nella verifica della conformità degli atti e delle attività degli operatori del settore ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione secondo le previsioni di cui al D. Lgs. n. 188/2003 di attuazione delle direttive 2001/12/CE – 2001/13/CE e 2001/14/CE.

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*
- *Vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari*
- *Ottimizzare l'attività strumentale alla regolazione e alla sicurezza e nel trasporto ferroviario*

Per l'incentivo al trasporto combinato, la Direzione generale è impegnata nella erogazione di incentivi e contributi ex art. 38 della legge 166/2001 oltre alla prosecuzione del servizio sperimentale di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA).

Per l'attuazione delle finalità legate all'incentivazione del trasporto combinato di cui all'art. 38 commi 5, 6 e 7 della legge 166/2002, risulta soddisfacente lo stanziamento come previsto per gli anni 2013 e 2014 nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al capitolo 7301 della tabella 10.

Altre proposte di modifica agli importi degli stanziamenti previsti in bilancio a legislazione vigente, non iscritti nella suddetta tabella E

Per l'attuazione delle finalità legate all'incentivazione del trasporto combinato di cui all'art. 38 commi 5, 6 e 7 della legge 166/2002, risulta soddisfacente lo stanziamento come previsto per gli anni 2013 e 2014 nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al capitolo 7301.

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 2013-2015.

Per gli anni 2013 e 2014, non risulta alcuno stanziamento di fondi relativi al capitolo 7290 (Spese per la prosecuzione del servizio intermodale di autostrada ferroviaria alpina attraverso il valico del Frejus), istituito ai sensi dell'art. 32, commi 8 e 9 del D.L. n. 98 del 6.7.2011 recante "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria.

La prosecuzione del servizio sperimentale richiede uno stanziamento annuo di 5.000.000,00 di euro.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7301

Anno 2013	Anno 2014	Autorizzazione di spesa
-----------	-----------	-------------------------

CP	32.500.000,00	CP	32.500.000,00	<i>L. n. 166/2002, art. 38 commi 5, 6 e 7</i>
CS	32.500.000,00	CS	32.500.000,00	

Programma: 13.06. Sviluppo e sicurezza della mobilità locale**Illustrazione delle principali attività programmate**

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 nonché 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, sia 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 d.lgs.422/97, 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, ferma restando la potestà legislativa esclusiva attribuita alle Regioni in materia, il legislatore ha sentito la necessità - peraltro 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. Al riguardo, tuttavia, ci si è resi conto che è necessario effettuare preliminarmente una programmazione dei servizi per poi procedere all’individuazione di costi e fabbisogni standard. Risulta infatti prioritaria l’eliminazione dei servizi che possono considerarsi inutili.

Segnatamente, l’attività della Direzione generale per il trasporto pubblico locale è volta al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- *Attivazione dell’Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;*
- *Erogazione di contributi per interventi finanziari per il trasporto pubblico locale, il trasporto rapido di massa e relativo monitoraggio;*
- *Razionalizzazione delle procedure per promuovere i sistemi di trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie secondarie nonché la sicurezza degli stessi;*
- *Miglioramento del livello di sicurezza dell’esercizio e regolamentazione dei sistemi di trasporto a impianti fissi;*
- *Miglioramento del livello di sicurezza del trasporto ferroviario locale, dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e dell’esercizio degli impianti a fune.*

Altre proposte di modifica agli importi degli stanziamenti previsti in bilancio a legislazione vigente, non iscritti nella suddetta tabella E

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

Le criticità più rilevanti si riscontrano per il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale di cui alla legge n. 133/08. Tale Fondo, non rifinanziato, destinato alle finalità di cui all’ art. 1, comma 1031 della legge 296/06 (mobilità dei pendolari) e della legge 211/92 (sviluppo del trasporto rapido di massa), necessita di una dotazione finanziaria annua di

almeno 300 milioni di euro, in assenza della quale non sono in alcun modo perseguibili gli obiettivi per i quali era stato istituito.

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 sin dal 2009.

La dotazione del fondo garantirebbe altresì l'effetto:

- di migliorare la qualità dell'offerta del trasporto pubblico locale e metropolitano;*
- 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;*
- di assicurare un sostegno all'industria di settore, particolarmente colpita dalla crisi del settore automobilistico privato, a tutto vantaggio dello sviluppo economico del Paese.*

Quanto all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, esso 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, tuttavia, l'Osservatorio è stato attivato mediante la nomina dei componenti del Comitato paritetico tra livello statale, regionale e locale di cui l'Osservatorio stesso consta, nonché mediante l'istituzione di una segreteria di cui l'anzidetto Comitato si avvale per l'espletamento delle proprie funzioni. L'Osservatorio svolgerà la propria attività mediante la segreteria all'uopo istituita e, per quanto possibile mediante le risorse umane della Direzione Generale, tuttavia, perché

l'Osservatorio stesso possa espletare più efficacemente i compiti ai quali è deputato, si ritiene indispensabile una congrua dotazione finanziaria, pari a circa 1 milione di euro.

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.

Inoltre, 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 necessaria una dotazione finanziaria di 300 milioni di euro. Sempre in tema di sicurezza sono inoltre necessarie risorse aggiuntive pari a 100 milioni di euro nel triennio 2012- 2014 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.

Relativamente ai servizi ferroviari ancora di competenza statale ed in particolare per la Società Subalpina di Imprese Ferroviarie per la linea ferroviaria Domodossola-Confine Svizzero e per lo Scalo di Dinazzano (ex Ferrovie Reggiane) si rende necessario integrare le risorse di cui alla legge 297/78 che ha istituito un fondo denominato "Fondo Comune per il rinnovo o l'integrazione degli impianti fissi e materiale rotabile delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa" diretto a migliorare l'efficienza dei servizi di trasporto per le ferrovie.

La ripartizione delle risorse finanziarie avviene tramite un Piano Previsionale triennale predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base degli interventi indicati dalle Aziende Ferroviarie.

Nel precedente Piano Previsionale, riferito al triennio 2011-2013 sono state assegnate risorse complessive pari ad €. 12.000.000,00 a fronte di richieste per circa € 29.000.000,00.

Si ritiene, pertanto, necessario reiterare, per il prossimo triennio 2014-2016, almeno le risorse previste nel precedente triennio pari a € 12.000.000,00 anche in considerazione del fatto che – allo stato- la dotazione di cassa per l'anno 2011 è già stata considerevolmente ridotta.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7141

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	336.250.459,00	CP	300.173.570,00	Pdg 2- L n. 910/1986 Pdg 3 - L n. 611/1996 Pdg 4 - L n. 472/1999
CS	336.250.459,00	CS	300.173.570,00	Pdg 5 - 6- L n. 488/1999 Pdg 7 -8 L n. 388/2000

Cap. 7241

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	43.345.602,00	CP	13.695.319,00	Pdg 4 - 5- L n. 488/1999 Pdg 7 L n. 388/2000
CS	43.345.602,00	CS	13.695.319,00	

Cap. 7403

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa

CP	231.233.007,00	CP	231.233.007,00	<i>Pdg 2-5 L n. 211/1992</i> <i>Pdg 3-4- L n. 488/1999</i> <i>Pdg 5- L n. 211/1992</i> <i>Pdg 6- L n. 611/1996</i> <i>Pdg 7- L n. 194/1998</i> <i>Pdg 8-9 L n. 448/1998</i> <i>Pdg 11-12 L n. 388/2000</i>
CS	231.233.007,00	CS	231.233.007,00	

Cap. 7404

<i>Anno 2013</i>		<i>Anno 2014</i>		<i>Autorizzazione di spesa</i>
CP	9.054.404,00	CP	9.054.404,00	<i>Pdg 4-5- L n. 211/1992</i>
CS	9.054.404,00	CS	9.054.404,00	