

Cap. 7406

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	3.000.000,00	CP	3.000.000,00	Pdg 1- L F n. 488/2001 Pdg 2- L F n. 350/2003
CS	3.000.000,00	CS	3.000.000,00	

Cap. 7407

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	1.000.000,00	CP	1.000.000,00	Pdg 1 - L F n. 488/2001
CS	1.000.000,00	CS	1.000.000,00	

Cap. 7413

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	4.979.599,00	CP	1.777.566,00	Pdg -1 L n. 472/1999
CS	4.979.599,00	CS	1.777.566,00	

Cap. 7415

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	1.211.550,00	CP	4.900.000,00	Pdg 1- L F n. 266/2005 Pdg -2 L n. 296/2006
CS	1.211.550,00	CS	4.900.000,00	

Cap. 7580

<i>Anno 2013</i>		<i>Anno 2014</i>		<i>Autorizzazione di spesa</i>
<i>CP</i>	<i>7.665.406,00</i>	<i>CP</i>	<i>7.665.406,00</i>	<i>Pdg -1-2-3 L n. 366/1998</i>
<i>CS</i>	<i>7.665.406,00</i>	<i>CS</i>	<i>7.665.406,00</i>	

Programma: 13.09. Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Illustrazione delle principali attività programmate

SETTORE TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

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*
- *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*

La Direzione procede, tra le altre attività, alla disciplina ed attuazione degli interventi concernenti l'industria navalmecanica ed il settore armatoriale, al fine di fornire misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale nonché . alla competitività dell'industria cantieristica ed armatoriale in attuazione delle normative comunitarie (legge 522/99 e legge 413/98).

Le risorse disponibili a legislazione vigente sono sufficienti al pagamento degli impegni assunti tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa.

Continua l'attuazione della la legge 7 marzo 2001, n. 51 concernente " Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo".

Trattasi di contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione anticipata. Il programma di interventi indicato nella legge, prevedeva la stipula di contratti di finanziamento della durata di 15 anni, con pagamenti a carico dello Stato. L'art. 2 della legge 51/2001 aveva autorizzato, a decorrere dal 2001, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 5,16 milioni. La legge di rifinanziamento n.166/2002 art. 34 co. 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 6,70 milioni. Lo stanziamento complessivo dell'intervento è stato di euro 177.960.000.

Le risorse disponibili a legislazione vigente sono sufficienti al pagamento degli impegni assunti tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa.

Il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n. 132 (applicativa della VII Direttiva CEE) prevede contributi per lavori di costruzione e trasformazione navale da concedere alle imprese di costruzione navale nazionali iscritte agli albi speciali, mentre l'art. 10 della medesima legge prevede la concessione di un contributo alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione per lavori di costruzione e trasformazione navale sempre che tali lavori siano effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all'art. 19 della legge 234/89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea.

Le risorse disponibili a legislazione vigente sono sufficienti al pagamento degli impegni assunti tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa.

Nel settore della ricerca in campo navale, il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n. 132 (applicativa della VII Direttiva CEE) prevede (art. 14 della legge 132/94) la concessione di contributi per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel

settore navale relativi al triennio 1991-1993 svolti dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN), nonché della società Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA).

Le risorse disponibili a legislazione vigente sono sufficienti al pagamento degli impegni assunti tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa.

SETTORE PORTUALE

Il Programma 9 comprende anche le attività che sono esercitate dalla Direzione generale per i porti.

In particolare essa si occupa della programmazione degli interventi infrastrutturali e/o di manutenzione straordinaria nei porti rimasti alla competenza statale nonché di manutenzione ordinaria degli stessi e dei beni demaniali marittimi in uso alle amministrazioni dello Stato. Svolge, inoltre, 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 e che si estrinseca, principalmente, nella verifica e approvazione dei bilanci, rendiconti e delle piante organiche nonché nel monitoraggio della spesa con riferimento ai finanziamenti statali assentiti per la realizzazione di infrastrutture.

Il settore portuale si occupa, inoltre, dell'applicazione delle norme ordinamentali e tariffarie relative ai servizi espletati nei porti e delle relative procedure di determinazione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici, nonché 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 soprattutto attraverso il conseguimento dei sottoelencati obiettivi:

- *Proseguire la programmazione degli interventi infrastrutturali nei porti per assicurarne sia la funzionalità sia lo sviluppo, anche attraverso la realizzazione delle "Autostrade del Mare" ed il relativo monitoraggio*
- *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)*

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

SETTORE TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

La riduzione delle risorse finanziarie previste per il Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" – e il mancato riconoscimento di una valenza autonoma per il settore dei porti - oggi ricompreso nell'ambito del programma 9 - condiziona negativamente sia la programmazione che la gestione delle attività che vi sono ricomprese.

Gli stanziamenti, a legislazione vigente, assegnati non consentono il pieno raggiungimento dell'obiettivo volto a "promuovere e coordinare iniziative ed erogare contributi per il miglioramento della sicurezza, della sostenibilità ambientale e della qualità del trasporto marittimo".

La nuova disciplina europea degli aiuti di Stato alla costruzione navale n. 2011/C364/06 è in vigore dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2013 e, pertanto, possono essere autorizzati aiuti per l'innovazione tecnologica per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto mare e per i crediti all'esportazione .

Si propone un nuovo articolato che sostituisce l'art. 1 L. n. 296/2006 il cui finanziamento gravante sul capitolo 7614 è completato.

Per l'attuazione di tale politica di intervento si stima un fabbisogno di 80 milioni di euro per il biennio 2012 – 2013, prevedendo 40 milioni di euro nel 2012 e 40 milioni di euro nel 2013.

Si intende, inoltre, completare un finanziamento disposto nel 1999 e che produce interessi fino alla sua completa definizione. In particolare, l'art. 2, comma 204, della legge n.244/2007 (finanziaria 2008) aveva rifinanziato la legge 28 dicembre 1999, n. 522 per il completamento degli interventi previsti dall'art. 2 (costruzione Arcadia) e dall'art. 4 (investimenti) della legge autorizzando una spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2009 (euro 3 milioni per costruzioni ed euro 11 milioni per investimenti). Tale intervento è stato completamente utilizzato nel corso dell'anno 2009. Tali fondi non sono stati sufficienti a chiudere il contributo per la costruzione Arcadia di cui risulta beneficiario Fincantieri s.p.a; parte rimanente è pari a 580.049,66 che deve essere rivalutata dal 2000 al tasso sui conti correnti attivi con imprese finanziarie – si è stimata una spesa di 1.200.000,00 euro .

La Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne procede, tra le altre attività, anche alla disciplina ed attuazione degli interventi concernenti l'industria navalmecanica ed il settore armatoriale, in base a specifiche leggi di settore, di seguito riportate.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7602

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	1.209.347,00	CP	1.209.347,00	L. n. 522/1999
CS	1.209.347,00	CS	1.209.347,00	

Cap. 7607

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	29.811.720,00	CP	29.811.720,00	L. n. 413/1998
CS	29.811.720,00	CS	29.811.720,00	

La legge 7 marzo 2001, n. 51 "Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo" ha previsto l'erogazione di contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione anticipata. Il programma di interventi indicato nella legge, prevedeva la stipula di contratti di finanziamento della durata di 15 anni, con pagamenti a carico dello Stato. L'art. 2 della legge 51/2001 aveva autorizzato, a decorrere dal 2001, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 5,16 milioni. La legge di rifinanziamento n.166/2002 art. 34 co. 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 6,70 milioni. Lo stanziamento complessivo dell'intervento è stato di euro 177.960.000.

Cap. 7609

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	10.794.030,00	CP	10.794.030,00	L. n. 51/2001
CS	10.794.030,00	CS	10.794.030,00	

Il Decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564 convertito in Legge 22 febbraio 1994, n. 132 (applicativa della VII Direttiva CEE) "Provvedimento a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale" prevede contributi per lavori di costruzione e trasformazione navale da concedere alle imprese di costruzione navale nazionali iscritte agli albi speciali, mentre l'art. 10 della medesima legge prevede la concessione di un contributo alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione per lavori di costruzione e trasformazione navale sempre che tali lavori siano effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all'art. 19 della legge 234/89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea.

Cap. 7601

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	107.753.953,00	CP	86.217.468,00	D.L. n. 564/1993
CS	107.753.953,00	CS	86.217.468,00	

Le risorse disponibili a legislazione vigente sui capitoli 7601, 7602, 7607 e 7609 sono sufficienti al pagamento degli impegni assunti tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa.

1) La nuova disciplina europea degli aiuti di Stato alla costruzione navale n. 2011/C364/06 è in vigore dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2013 e, pertanto, possono essere autorizzati aiuti per

l'innovazione tecnologica per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto mare e per i crediti all'esportazione .

Si propone un nuovo articolato che sostituisce l'art. 1 L. n. 296/2006 il cui finanziamento gravante sul capitolo 7614 è completato.

Per l'attuazione di tale politica di intervento si stima un fabbisogno di 80 milioni di euro per il biennio 2012 – 2013, prevedendo 40 milioni di euro nel 2012 e 40 milioni di euro nel 2013.

2) Si intende completare un finanziamento disposto nel 1999 e che produce interessi fino alla sua completa definizione. In particolare, l'art. 2, comma 204, della legge n.244/2007 (finanziaria 2008) aveva rifinanziato la legge 28 dicembre 1999, n. 522 per il completamento degli interventi previsti dall'art. 2 (costruzione Arcadia) e dall'art. 4 (investimenti) della legge autorizzando una spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2009 (euro 3 milioni per costruzioni ed euro 11 milioni per investimenti). Tale intervento è stato completamente utilizzato nel corso dell'anno 2009. Tali fondi non sono stati sufficienti a chiudere il contributo per la costruzione Arcadia di cui risulta beneficiario Fincantieri s.p.a; parte rimanente è pari a 580.049,66 che deve essere rivalutata dal 2000 al tasso sui conti correnti attivi con imprese finanziarie – si è stimata una spesa di 1.200.000,00 euro .

SETTORE PORTUALE

Confermato che la riduzione delle risorse finanziarie previste per il Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" e il mancato riconoscimento di una valenza autonoma tra le missioni del bilancio per il comparto economico in esame – come in precedenza rilevato il settore portuale è oggi inserito nell'ambito del programma 9 - condiziona negativamente sia la programmazione sia la gestione delle attività che vi sono ricomprese, con la conseguente contrazione dei servizi resi alla collettività (stigmatizzata, da ultimo dalla stessa Corte dei Conti in ordine all'attività dell'intero apparato della Pubblica Amministrazione), va evidenziato che per il settore portuale, le maggiori criticità riguardano, da un lato, il funzionamento degli ambiti portuali rimasti nella competenza statale (manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria) dove la cronica e progressiva riduzione delle risorse determina il continuo

formarsi di situazioni debitorie dovendo l'Amministrazione privilegiare il pagamento del pregresso, invece di provvedere alle assegnazioni correnti; dall'altro, la effettiva funzione programmatoria/strategica del Programma triennale delle opere marittime, di cui all'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006 (Codice contratti pubblici), il cui finanziamento subisce progressive riduzioni, non solo in sede di previsione di bilancio ma anche sulla programmazione annuale in conseguenza della natura della spesa classificata come "rimodulabile".

A ciò si aggiunge la circostanza che dal 2007 sono state del tutto cancellate le risorse di competenza destinate ai programmi di investimento infrastrutturale relativi ai porti sede di Autorità portuale, che, com'è noto, sono i più importanti porti nazionali.

Molte delle attività che riguardano lo sviluppo dei porti trovano copertura finanziaria su capitoli cd. rimodulabili; si tratta di attività che se pure definite come tali sotto il profilo strettamente contabile, tali non sono per l'importanza che i porti hanno sull'economia nazionale; l'esigenza è di poter assicurare una programmazione almeno a medio termine e la certezza dei relativi finanziamenti.

Prendendo ad esempio il Programma triennale relativo agli interventi curati dai Provveditorati alle OO.PP. per il triennio 2010/2012, esso contava, per l'anno 2011, su un finanziamento di circa 84 milioni di euro, a fronte di richieste pervenute dai Provveditorati Interregionali di circa 125 milioni di euro, importo ridotto dalla legge di stabilità 2011 a circa 78 milioni di euro, ulteriormente ridotti in corso di attuazione del programma, ai sensi dell'art.1, comma 13 della medesima legge di stabilità a 69 milioni di euro circa.

Nella precedente Relazione era stato evidenziato che con tali finanziamenti lo Stato non può impegnarsi in opere infrastrutturali ma solamente dare corso ad opere di manutenzione straordinaria necessarie non per lo sviluppo dei porti, ma per garantirne la sicurezza e mantenerne la funzionalità. Per il 2012 anche questa prospettiva è venuta meno.

La criticità finanziaria in cui versa il settore portuale rimasto alla competenza statale è dimostrata dall'ammontare dello stanziamento attribuito dalla legge di bilancio 2012 – circa 16

milioni di euro per l'anno – a fronte di 66 milioni di euro nell'anno 2009, 83 milioni di euro nell'anno 2010 e 69 milioni di euro per l'anno 2011, già largamente insufficienti ad una politica di intervento infrastrutturale non limitata alla sola manutenzione straordinaria. Con tale disponibilità – compatibile solo con l'accantonamento per gli interventi urgenti e di somma urgenza - nel Programma triennale 2012/2014, in corso di approvazione , non è stato possibile avviare alcuna attività programmatoria.

Per il Programma di opere marittime 2013/2015, occorre quindi assicurare la proiezione triennale dei finanziamenti e dare certezza sul mantenimento delle disponibilità finanziarie, per un importo almeno pari a quello indicato dai Provveditorati per il 2011, di euro 125 milioni circa.

La mancanza di una copertura di spesa del programma su base triennale ne snaturerebbe il significato programmatico, disattendendo le finalità della norma e i contenuti del Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", relativamente a tali funzioni.

Non può non evidenziarsi altresì che, come si è sopra accennato, con l'avvio (rimasto al momento tale) del processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, non è stato più possibile proseguire, attraverso gli appositi protocolli d'intesa, l'attività di finanziamento delle opere portuali nei principali scali marittimi nazionali e ciò si rivela tanto più rilevante in quanto a tutt'oggi la completa autonomia finanziaria di detti Enti non è stata ancora riconosciuta e conseguentemente il deficit infrastrutturale della portualità italiana si è ulteriormente aggravato. Nell'una o nell'altra modalità si rende indispensabile che vengano previste risorse nuove per un importo di almeno 100 milioni di euro all'anno, se si vuole accompagnare la portualità del Paese verso migliori performance competitive.

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 –

programma che riveste particolare interesse anche a livello comunitario, occorre un'assegnazione per l'esercizio 2013 di almeno 1,5 milioni di euro.

Si evidenzia, da ultimo, che gli interventi in materia di finanza pubblica e di contenimento della spesa stanno mettendo in forse anche il pagamento delle rate dei mutui accesi per i finanziamenti a suo tempo accordati alle Autorità portuali, che, con tutta evidenza, costituiscono veri e propri "debiti" dello Stato, il cui mancato o ritardato pagamento genera interessi a carico dell'Erario.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7265

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	1.652.433,00	CP	1.652.433,00	D.L. n. 408/1996, art. 1, co. 2
CS	1.652.433,00	CS	1.652.433,00	

Cap. 7267

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	9.653.940,00	CP	2.940.000,00	L. n. 426/1998, art. 4
CS	9.653.940,00	CS	2.940.000,00	

Cap. 7273

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	805.393,00	CP	805.393,00	L. F. n. 488/2001, art. 45 co. 1
CS	805.393,00	CS	805.393,00	

Cap. 7274

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	215.550.650,00	CP	215.550.650,00	L. n. 166/2002, art. 36
CS	215.550.650,00	CS	215.550.650,00	

Cap. 7631

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	50.000.000,00	CP	50.000.000,00	L.F. n. 296/2006
CS	50.000.000,00	CS	50.000.000,00	

Cap. 7700

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	38.174.687,00	CP	38.174.687,00	L.F. n. 388/2000, art 144, co 1
CS	38.174.687,00	CS	38.174.687,00	

MISSIONE DI SPESA: 14. Infrastrutture pubbliche e logistica (CDR 2 – Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale)

Programma: 14.05. Sistemi idrici idraulici ed elettrici

Illustrazione delle principali attività programmate

Le risorse per investimento sono inserite nei capitoli di spesa 7156 "Disposizioni finanziarie a favore dell'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese – EAAP" e 7280 "Somme destinate al Ministero delle Infrastrutture in materia di dighe". Relativamente al Capitolo 7280, i piani gestionali 2 e 3 comprendono le risorse finanziarie derivanti dai due limiti di impegno quindicennali previsti dal D.L. n.79/2004, per due mutui necessari alla messa in sicurezza di alcune grandi dighe prive di concessionari; il piano gestionale 1, che ha risorse iscritte in bilancio di provenienza dello Stato pari a zero, viene alimentato nel corso dell'anno dalle rassegnazioni dei contributi versati dai gestori delle dighe.

Nel triennio 2013-2015, oltre agli investimenti dei capitoli 7156 e 7280, piani gestionali 2 e 3 (pagamenti agli istituti bancari delle rate di mutuo in scadenza), le principali attività di investimento programmate a valere sul capitolo 7280 p.g. 1, sono riferite al progetto di completamento del sistema di monitoraggio delle grandi dighe.

Gli obiettivi principali del progetto sono di seguito esposti.

- Estensione della rete di monitoraggio e ampliamento del numero di parametri da acquisire

L'obiettivo primario che l'Amministrazione intende perseguire è l'introduzione nella rete di monitoraggio di ulteriori dighe, non dotate di sistemi automatici di misura del livello di invaso, delle quali attualmente i Gestori comunicano i dati relativi ai livelli di invaso con una frequenza soltanto giornaliera e con una procedura manuale.

- Interoperabilità, potenziamento e razionalizzazione del sistema di monitoraggio

La domanda di affidabilità e di efficienza passa necessariamente attraverso lo sviluppo della capacità del sistema di monitoraggio e degli apparati di acquisizione dati dei Gestori di comunicare e scambiare informazioni tra loro secondo standard condivisi.

Attualmente, la rete di monitoraggio è caratterizzata da una grande eterogeneità di nodi di acquisizione dati, per modalità di accesso ai dati (RLU, CUM, per modalità diverse di interconnessione ai sistemi informatici dei Gestori), per formati dei dati utilizzati e frequenza di acquisizione. Ciascun Gestore fornisce i dati secondo politiche e modalità proprietarie spesso poco compatibili, richiedendo uno sforzo di continuo adattamento di SISMON ai vincoli posti dal Gestore medesimo.

Il progetto prevede, quindi, il miglioramento dell'interoperabilità della rete di monitoraggio mediante la realizzazione di un'architettura di sistema aperta, basata su tecnologie e specifiche standard di mercato, che sia in grado di facilitare l'interconnessione con le unità remote di acquisizione dati eterogenei e che consenta l'estendibilità del sistema e della rete di monitoraggio in modo efficiente.

- Reingegnerizzazione dell'architettura software e dati del sistema

L'intervento persegue l'obiettivo di rendere il sistema di monitoraggio estendibile e più facilmente integrabile con gli altri sistemi informatici della Direzione, mediante la realizzazione di un'architettura integrata, con l'ulteriore vantaggio di conseguire una maggiore affidabilità e facilità d'uso del sistema stesso. Attualmente, infatti, l'architettura software del sistema risulta essere "monolitica", poco flessibile, caratterizzata da diverse funzionalità critiche o rigide, che oggi richiedono un intervento esperto e oneroso dell'operatore per il ripristino dell'operatività in caso di interruzioni del servizio, quali ad esempio, la gestione dei disservizi delle unità remote, il recupero manuale dei dati non acquisiti a seguito dell'indisponibilità delle unità remote, e il ripristino dell'elaborazione dei dati aggregati ai fini dell'esecuzione di report.

La reingegnerizzazione dell'architettura software e dei dati del sistema sarà condotta mediante l'applicazione di tecnologie e specifiche standard di mercato, personalizzando e integrando funzionalità/package/piattaforme di mercato già pronti per l'uso.