

1.3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane

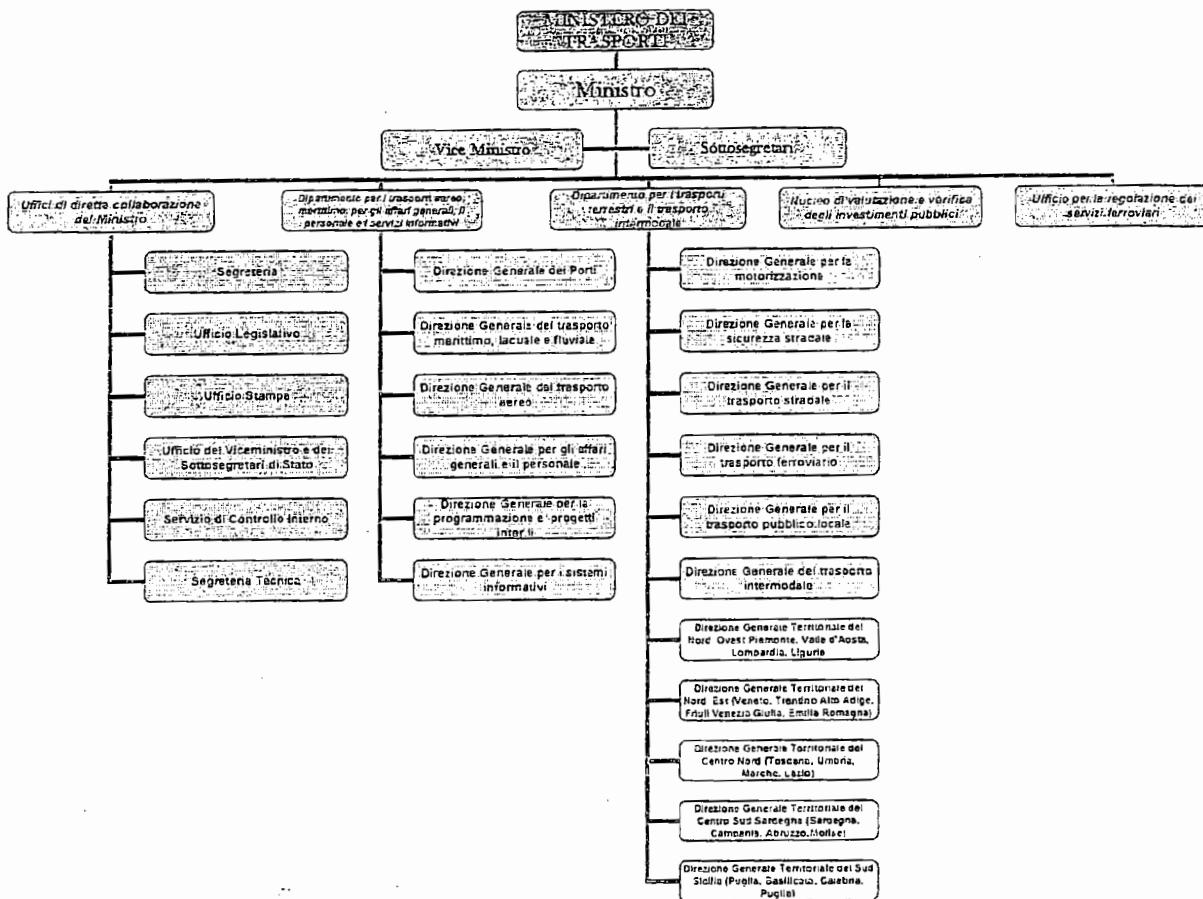
Come è noto, con il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, recante: "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri", convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 2006, n. 233, è stato, tra l'altro, soppresso il Ministero delle infrastrutture e di trasporti e sono stati istituiti i due nuovi autonomi Dicasteri. Con il successivo D.P.C.M. del 5 luglio 2006, con il quale sono state dettate disposizioni in materia di organizzazione dei due Ministeri appena istituiti, è stato previsto, tra l'altro, che il personale resta in servizio presso le rispettive strutture, conservando lo stato giuridico ed economico in godimento.

Nel contempo, il successivo articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), ha previsto che, al fine di razionalizzare e ottimizzare l'organizzazione delle spese e dei costi di funzionamento dei Ministeri, con regolamenti da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, si provvede alla riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale generale e non generale, procedendosi alla riduzione in misura non inferiore al 10 per cento di quelli di livello dirigenziale generale e al 5 per cento di quelli di livello dirigenziale non generale, nonché all'eliminazione delle duplicazioni organizzative esistenti.

In conformità a tale disposizione di legge, è stato emanato il decreto del Presidente della Repubblica 8 dicembre 2007, n. 271, concernente il regolamento di riorganizzazione del Ministero dei trasporti, con il quale sono state individuate le strutture di livello dirigenziale generale.

Inoltre, si fa presente che è in corso di perfezionamento uno schema di D.P.R. concernente il regolamento di organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro dei trasporti.

Pertanto, allo stato attuale, la struttura organizzativa di questa Amministrazione corrisponde al quella che si rappresenta qui di seguito in forma grafica.



Inoltre, si ricorda che il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto dipende dal Ministro dei trasporti nell'esercizio dei compiti indicati all'articolo 7 del già citato D.P.R. n. 271.

Per quanto concerne le risorse umane di questa amministrazione, se ne fornisce, qui di seguito, un quadro sinottico, coincidente con la tabella annessa al ripetuto decreto n. 271.

MINISTERO DEI TRASPORTI	
Tabella A	
(prevista dall'art. 11, comma 1, del D.P.R. 8 dicembre 2007, n. 271)	
Qualifiche/Profili	Dotazione organica
Dirigenti di prima fascia.....	23
Dirigenti di seconda fascia.....	135
Totale area dirigenziale.....	158
Area C	
Posizione economica C3.....	586
Posizione economica C2.....	1.080
Posizione economica C1.....	925
Area B	
Posizione economica B3.....	2.346
Posizione economica B2.....	1.114
Posizione economica B1.....	342
Area A	
Posizione economica A1.....	745
Totale aree funzionali.....	7.138
Totale generale.....	7.296

4. Il quadro sinottico degli obiettivi strategici e dei risultati conseguiti

Nel prospetto che si allega (allegato 1) sono indicati gli obiettivi strategici collegati a ciascuna priorità politica, nonché i risultati conseguiti per ogni obiettivo, in relazione alle risorse assegnate e sulla base degli indicatori più significativi.

SEZIONE 2

2.1. PRIORITA' POLITICA: PIANO GENERALE DELLA MOBILITA'

Obiettivo strategico: Individuazione delle linee guida e definizione del Piano generale della mobilità.

Come è stato già illustrato al precedente punto 1.1.A, il Piano generale della mobilità rappresenta lo strumento indispensabile per una politica dei trasporti in grado di rispondere alla domanda di mobilità che si vuole garantire al Paese.

Peraltro, attesa la circostanza che per uno strumento programmatico di tale portata non possono non prevedersi tempi significativi di attuazione, occorre prendere in considerazione i tempi intermedi, vale a dire quelli che partendo da ora vanno fino all'entrata in vigore del Piano (stimata alla fine del 2008) e poi fino al suo orizzonte temporale di validità (l'orizzonte del 2020 appare il più congruo) che è il termine entro il quale se ne prevede la revisione generale.

Per questo aspetto, è necessario evidenziare che mentre avanza il processo di elaborazione del PGM, si evolve anche il quadro dei provvedimenti che questa Amministrazione, spesso di concerto con altri Dicasteri, mette via via a punto: da quelli già approvati o per i quali è in corso l'*iter* parlamentare (il ddl sulla sicurezza stradale o il ddl di riforma del trasporto aereo), a quelli ancora in fase di discussione (come il ddl per la riforma del codice della navigazione) o agli atti di diversa natura che riguardano la portualità l'autotrasporto, il trasporto pubblico locale, il riassetto del sistema ferroviario: con questo quadro evolutivo dovrà continuamente correlarsi il PGM, sia nella fase di elaborazione che in quella di gestione.

Pertanto, al fine di conferire nel modo migliore al Piano Generale della Mobilità questo carattere di piano-processo, un'importanza particolare assumono proprio le Linee Guida – esito di un percorso di elaborazione caratterizzato dal confronto tra scelte di natura politico-istituzionale e valutazioni di natura tecnico-scientifica – che sono state approvate nell'ottobre 2007.

A tale proposito, si ricorda che con l'articolo 1, comma 921, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), è stata autorizzata la spesa di dieci milioni di euro per la predisposizione del PGM, per i sistemi informativi di supporto, il monitoraggio e la valutazione di efficacia degli interventi: di tale somma, 3,2 milioni di euro sono stati destinati specificamente all'individuazione delle linee guida e alla predisposizione del PGM (Cap. 1381).

2.2. PRIORITA' POLITICA: SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI – DIRITTO ALLA MOBILITA'

Obiettivo strategico: Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini.

Se, a livello programmatico, è necessaria, come si è visto, l'elaborazione, nel medio e lungo periodo, di un piano generale che consenta di far fronte alla domanda di mobilità dei cittadini, sul piano pratico si è avvertita l'esigenza di migliorare, per quanto possibile, l'attuale situazione che concerne il trasporto di persone e cose.

A tale scopo, con la direttiva ministeriale del 2007 è stato previsto l'obiettivo di cui trattasi, cui dare attuazione anche mediante i fondi appositamente stanziati con la legge finanziaria 2007 e volto alla realizzazione delle seguenti misure:

- interventi finalizzati ad una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l’assetto territoriale e l’organizzazione dei trasporti e per favorire l’utilizzazione del trasporto pubblico locale (T.P.L.) (*Fondo degli investimenti ex art. 1, c. 1031, legge finanziaria 2007*);
- prosecuzione degli interventi previsti dall’articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211 e monitoraggio del loro stato di attuazione (*Trasporto rapido di massa*, articolo 1, comma 1016);
- erogazione dei contributi per il miglioramento della produttività del trasporto pubblico locale ;
- esecuzione degli Accordi di programma stipulati ai sensi dell’articolo 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, inerenti al potenziamento e al risanamento delle ferrovie secondarie.

Attività svolta. Nell’ambito degli obiettivi di incremento degli *standard* di qualità e sicurezza nel trasporto passeggeri, con particolare riguardo al pendolarismo, è proseguita l’azione volta a completare il trasferimento di competenze alle regioni e agli enti locali (ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997), anche nell’ottica di favorire la liberalizzazione del trasporto pubblico locale (TPL). In questo ambito, con l’articolo 1, comma 298, della legge finanziaria 2008, è stata attribuita, a favore delle regioni a statuto ordinario, una quota dell’accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione. Ai sensi del successivo comma 300, è stato istituito, presso questo Ministero, l’Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, ai fini della riforma del TPL. Infine, con il comma 304, è stato istituito, nello stato di previsione della spesa di questo Ministero, il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del TPL, con una dotazione di 113 milioni di euro per il 2008, 130 milioni per il 2009 e 110 milioni per il 2010.

Si fa, inoltre, presente che, in attuazione dell’articolo 1, commi 1031, 1032 e 1033 della legge finanziaria 2007, è stato emanato il decreto ministeriale 3 dicembre 2007, contenente il piano di riparto del fondo per gli investimenti destinato all’acquisto di veicoli per il trasporto pubblico locale. Tali interventi sono ulteriormente finanziati con parte delle risorse del già citato fondo istituito ai sensi dell’articolo 1, comma 304, della legge finanziaria 2008.

Infine, per quanto riguarda i contributi connessi agli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (legge n. 211/1992; art. 1, comma 1016, l.f. 2007), il relativo provvedimento, che definisce il piano di riparto, già approvato dal CIPE, è attualmente alla registrazione della Corte dei Conti. Anche tali interventi sono finanziati con parte delle risorse di cui al Fondo ex articolo 1, comma 304, l.f. 2008.

Indicatori di misurazione. Avendo, l’obiettivo in esame, la precipua finalità di ripartire risorse finanziarie, si è fatto ricorso, ovviamente, ad indicatori di realizzazione finanziaria. A questi sono stati associati indicatori qualitativi (SI/NO), per i sottostanti obiettivi operativi/fasi propedeutici ai provvedimenti di riparto veri e propri (ad esempio, attività istruttoria, decreti, pareri, delibere, ecc.)

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell’obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 9.882, 83 ore e, in termini di spesa, 384 milioni di euro accreditati agli enti competenti, di cui 311 erogati.

Obiettivo strategico: Riequilibrio modale nell'ambito della politica dei trasporti.

Lo sviluppo dell'intermodalità e lo spostamento di passeggeri e merci dalla strada alle altre modalità di trasporto sono condizioni imprescindibili per un riequilibrio del mercato e per ridurre l'impatto ambientale. Nel contempo, sono necessarie, altresì, misure di sostegno per evitare contraccolpi alle imprese di trasporto di merci su strada, in stragrande maggioranza di piccole o piccolissime dimensioni, le quali rischierebbero altrimenti la fuoriuscita dal mercato.

Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti interventi volti

- alla riqualificazione, alla crescita dimensionale e alla trasformazione delle imprese di autotrasporto;
- alla pianificazione e all'erogazione dei contributi in conto capitale e interessi per i nodi di interscambio modali;
- all'attuazione del sistema di incentivazione al trasporto combinato e di merci pericolose per ferrovia, ai sensi dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Attività svolta. È stato avviato e proseguito il percorso di riforma del settore del trasporto di merci su strada, in attuazione degli impegni assunti dal Governo con la categoria tramite l'accordo del 7 febbraio 2007: in particolare, è stato proposto il d.d.l. concernente "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto", approvato dal Senato il 16.1.2008 ed attualmente all'esame della Camera (A.S. 1484 - A.C. 3342).

In tale ambito rientra, altresì, il D.P.R. 27.9.2007, n. 227 (pubblicato nella G.U. n. 287 dell'11 dicembre 2007), concernente "Regolamento recante le modalità di ripartizione e di erogazione del Fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica", istituito con la legge finanziaria per il 2006. Lo stesso regolamento contiene disposizioni per l'utilizzazione dei fondi destinati alla realizzazione e al completamento delle strutture logistiche intermodali.

Inoltre, è attualmente in corso di definizione l'analogo schema di provvedimento regolamentare, ai fini del proseguimento degli interventi di cui al predetto Fondo.

Infine, si è provveduto, con decreto ministeriale, a distribuire a favore delle imprese di autotrasporto il 90% delle risorse previste dall'articolo 1, comma 915, della legge finanziaria 2007.

Si è proceduto, altresì, all'erogazione dei contributi per gli interventi finanziati ai sensi della legge 4 agosto 1990, n. 240 e delle successive leggi di rifinanziamento, con riguardo alla realizzazione di infrastrutture interportuali, nonché per gli interventi connessi all'incentivazione del trasporto combinato, ex articolo 38, commi 5, 6 e 7, della legge 1° agosto 2002, n. 166. Sono stati definiti, inoltre, gli interventi immediatamente cantierabili, al fine di eliminare i c.d. "colli di bottiglia" del sistema logistico nazionale e di realizzare le interconnessioni stradali e ferroviarie e interporti, provvedendosi alla conseguente distribuzione delle risorse finanziarie (52,3% alle aree del Mezzogiorno, 28,3% al Centro e 19,4% al Nord Italia).

Indicatori di misurazione. Sono stati utilizzati indicatori di realizzazione fisica (numero provvedimenti di concessione di contributi).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 3.386,35 ore e, in termini di spesa, 265.600.000 euro.

Obiettivo strategico: Misure di sostegno al rilancio del trasporto marittimo e aereo.

Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti, tra l'altro, interventi volti:

- a favorire, anche attraverso la stipula di convenzioni, il completamento del processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo e di privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento essenziali, anche in attuazione dell'articolo 1, comma 298, della legge finanziaria 2007;
- alla definizione dei criteri e delle caratteristiche per l'individuazione degli *hub* di interesse nazionale;
- a garantire l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali.

Attività svolta. È stato effettuato il monitoraggio delle linee di collegamento marittimo, sovvenzionate e non, in vista della scadenza, nel 2008, della Convenzione tra lo Stato e il Gruppo Tirrenia e il conseguente riassetto dell'intervento pubblico in tale materia.

Inoltre, in attuazione della legge finanziaria 2007, è stato sostanzialmente avviato il processo di riforma del sistema portuale italiano, con la destinazione di risorse significative per gli interventi di sviluppo di *hub* portuali (100 milioni di euro nel 2008) e la possibilità di individuare gli *hub* portuali di interesse nazionale (oltre a quelli di Gioia Tauro, Augusta e Cagliari).

Con il D.M. n. 152 del 12.10.2007, è stato, altresì, previsto, in attuazione del comma 991 della legge finanziaria 2007, un contributo per la realizzazione di opere strategiche di interesse nazionale (porti di Savona e Napoli). Inoltre, con uno schema di decreto, in corso di perfezionamento, sono stati individuati, ai sensi dei commi 1003 e 1005, gli *hub* portuali di interesse nazionale.

Infine, con il D.M. 15 ottobre 2007 sono stati individuati i criteri per la ripartizione del fondo di cui all'articolo 1, comma 983, della legge finanziaria 2007, previsto al fine di garantire l'autonomia finanziaria alle Autorità portuali.

Indicatori di misurazione: Indicatori di tipo qualitativo (SI/NO): l'attività si è estrinsecata fondamentalmente in provvedimenti amministrativi.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 1.341,13 ore e, in termini di spesa, 224.000 di euro.

Obiettivo Strategico: Ottimizzazione delle risorse pubbliche impiegate per assicurare la continuità territoriale, al fine di rispondere al meglio alle esigenze di mobilità del cittadino-utente.

L'obiettivo in argomento era volto a verificare se le scelte della tipologia degli aeromobili e della frequenza dei voli sulle rotte soggette ad oneri di servizio pubblico fossero rispondenti alla domanda di trasporto esistente, prevedendosi eventuali misure correttive, qualora dall'indagine espletata fosse risultato che l'offerta di trasporto era sovra o sotto dimensionata.

Attività svolta. Si è proceduto al monitoraggio del volume di traffico passeggeri sulle rotte aeree su cui sono imposti gli oneri di servizio pubblico. Tra i provvedimenti adottati, si ricorda il D.M. del 3 luglio 2007, emanato al fine di assicurare la continuità territoriale della Sardegna, relativamente alle rotte aeree Cagliari-Roma e vv.; Cagliari-Milano e vv.; Olbia-Roma e vv.; Olbia-Milano e vv.; Alghero-Roma e vv.; Alghero-Milano e vv.

Indicatori di misurazione: Indicatori di tipo qualitativo (SI/NO): l'attività si è estrinsecata fondamentalmente in provvedimenti amministrativi.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 541,49 ore e, in termini di spesa, 21.119,56 euro.

Obiettivo Strategico: Verifica del rispetto delle condizioni previste dai provvedimenti di concessione nei porti sede di Autorità portuale di aree demaniali e banchine.

Con l'obiettivo in esame si è inteso prevedere un meccanismo di controllo da parte del Ministero nei confronti delle Autorità portuali in materia di concessioni di aree demaniali e banchine portuali, al fine di garantire il pieno rispetto delle condizioni e degli obblighi posti dal concedente.

Attività svolta. Monitoraggio dello stato delle concessioni di aree demaniali e banchine portuali nei porti sede di autorità portuale, con particolare riferimento al rispetto delle condizioni ed obblighi posti dal concedente. Valutazione sull'effettivo rispetto, da parte dei concessionari, delle condizioni previste negli atti di concessione. Richiamo alle Autorità portuali che non hanno strettamente adempiuto agli obblighi.

Indicatori di misurazione: Indicatori di tipo qualitativo (SI/NO): l'attività si è estrinsecata fondamentalmente in provvedimenti amministrativi.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 187,72 ore e, in termini di spesa, 9.522,22 euro.

2.3. PRIORITA' POLITICA: SICUREZZA NEI TRASPORTI

Obiettivo strategico: Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre.

Come è stato già accennato nella prima parte della presente rapporto, il tema della sicurezza ha informato in modo rilevante l'attività di questo Ministero ed ha riguardato, in particolare:

- gli interventi concernenti l'aggiornamento e l'attuazione del P.N.S.S. e gli altri interventi in materia di sicurezza stradale;
- la verifica degli interventi per la sicurezza delle ferrovie, anche con riguardo all'attuazione dell'articolo 1, comma 1038, della legge finanziaria per il 2007 – per quanto concerne le ferrovie concesse – nonché con riguardo all'attuazione delle direttive ministeriali 9 marzo 2006 e 20 ottobre 2006 sulla sicurezza delle ferrovie;
- i controlli sull'esercizio dell'attività di autotrasporto.

Attività svolta. Ai sensi dell'articolo 1, comma 1035, della legge finanziaria 2007, è stato avviato l'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale, previsto all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 e successive modificazioni. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia e all'aggiornamento del Piano, è stata autorizzata la spesa di 53 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

Inoltre, in attesa che venga approvato il progetto di riforma del codice della strada, già presentato da questo Ministero – che prevede, tra l'altro, una significativa semplificazione della disciplina legislativa (deligificazione delle norme tecniche) e

procedure più snelle nell'adeguamento tecnico dei veicoli – sono state realizzate campagne di informazione, al fine di modificare comportamenti scorretti alla guida, elaborate sulla base di analisi socio-culturali, di pubblici di riferimento, di obiettivi, di budget, ecc.

E' stata affidata, altresì, ad una società specializzata – in ottemperanza a quanto indicato nel già citato Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale, approvato nell'aprile del 2007 – l'attività di *road safety review*, che prevede uno studio ed analisi delle cause di incidentalità sulle dodici strade italiane più pericolose, con relative proposte di soluzione.

Nel contempo, sono state avviate numerose *partnership* con soggetti privati e pubblici che hanno determinato eventi e iniziative di interesse nazionale, tra cui il progetto ICARO tra questa Amministrazione e il Ministero dell'interno.

E' stato, altresì, predisposto il "Libro bianco sullo stato della sicurezza stradale in Italia - attuazione del PNSS - prime valutazioni di efficacia" ed è stato costituito un gruppo di lavoro specifico sull'incidentalità motoristica.

Per ciò che concerne la sicurezza ferroviaria, ai sensi dell'articolo 1, comma 1038, della legge finanziaria 2007, è stata autorizzata la spesa di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, per la realizzazione di interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza, sia dell'infrastruttura ferroviaria sia installati a bordo dei materiali rotabili, finalizzati al conseguimento di un maggior livello della sicurezza della circolazione, per le gestioni commissariali governative e per le ferrovie di proprietà di questo Ministero.

Inoltre, con le direttive ministeriali del 9.3.2006 e del 20.10.2006, al fine di governare l'introduzione delle nuove tecnologie di controllo della marcia dei treni ed eliminare le potenziali criticità per la circolazione ferroviaria, connesse con l'attuale fase di transizione, sono state emanate disposizioni che prevedono, per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria R.F.I. S.p.A. e per le imprese ferroviarie, programmi di intervento su investimenti, installazione dei sottosistemi sul materiale rotabile, piani di sicurezza. Nel 2007 è stato effettuato il monitoraggio degli interventi (investimenti prioritari sulla sicurezza, installazione sottosistemi di sicurezza sul materiale rotabile, Piani di sicurezza) effettuati da parte del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e delle imprese ferroviarie, al fine di verificare il corretto comportamento del Gestore stesso. Si è provveduto, altresì, alla ripartizione delle risorse finanziarie di cui sopra.

Infine, sono stati effettuati controlli più incisivi sull'esercizio dell'attività di autotrasporto, in collaborazione con le forze dell'ordine, nelle varie aree territoriali del Paese, ai sensi delle direttive comunitarie n. 598/1988 e n. 30/2000.

Indicatori di misurazione. Gran parte dell'attività si è estrinsecata in controlli o altre forme di verifica, per cui è stato utilizzato principalmente un indicatore di tipo quantitativo, associato ad indicatori di realizzazione finanziaria, laddove si è trattato di ripartire le risorse appositamente previste dalla legge.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, **4.192,48 ore** e, in termini di spesa, **1.340.000 euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento della sicurezza nel trasporto marittimo e aereo.

Le finalità che l'obiettivo in esame si è prefissato riguardano:

- l'incremento degli *standard* di qualità e di sicurezza delle unità da diporto di produzione nazionale;
- l'incremento degli *standard* di qualità degli organismi di certificazione delle unità da diporto medesime, di cui all'articolo 10 del decreto legislativo n. 171/2005 (codice della nautica da diporto);
- l'incremento degli *standard* di qualità del personale marittimo ("gente di mare");
- l'incremento dei livelli di sicurezza nel settore delle costruzioni navali, mediante contributi a progetti innovativi;
- il monitoraggio dell'attività svolta dall'ENAC in materia di *safety* e di *security*, con particolare riferimento agli obiettivi di sicurezza individuati nello schema di contratto di programma tra lo Stato e l'ENAC.

Attività svolta. Ai fini di cui sopra, si è proceduto ad effettuare la vigilanza presso i costruttori, i venditori, gli importatori e gli utenti e sulle unità da diporto prodotte, ai sensi dell'articolo 11 del codice della nautica da diporto, per accertare che la produzione nazionale di tali unità sia conforme agli *standard* europei in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori (Marchio CE) indicati nella direttiva 2003/44/CE, recepita con il codice medesimo.

Analogamente, ai sensi dell'articolo 10, comma 5 del già citato codice della nautica da diporto, che demanda a questa Amministrazione il compito relativo al rilascio e al rinnovo delle autorizzazioni agli organismi di certificazione previsti dal medesimo art. 10, sono state effettuate verifiche presso quegli enti, al fine di accertare che gli *standard* di qualità adottati da questi ultimi siano conformi alle prescrizioni europee, garantendosi, in tal modo, la sicurezza delle unità certificate ed una adeguata protezione dei consumatori.

Nel corso del 2007 si è, altresì, provveduto ad effettuare *audit* presso gli Istituti di formazione accreditati, allo scopo di accertare che la formazione della "Gente di mare" sia conforme agli *standard* di qualità internazionali, nonché ad effettuare, successivamente, ispezioni presso gli Istituti che hanno provveduto alla formazione gli istruttori, al fine di monitorarne la qualità.

Per quanto concerne il settore delle costruzioni navali, si è proceduto, conformemente alle disposizioni dell'articolo 1, comma 1040, della legge finanziaria 2007, a concedere alle imprese in possesso dei requisiti di legge un contributo non superiore al 20% delle spese sostenute per la realizzazione, tra l'altro, di progetti aventi carattere di novità e connessi all'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi o tecnologicamente nuovi, oppure sensibilmente migliorativi rispetto allo stato dell'arte.

Infine, è stato effettuato il monitoraggio dell'attività dell'ENAC in ordine al rispetto delle condizioni previste dallo schema di contratto di programma, con particolare riferimento agli obiettivi di sicurezza.

Indicatori di misurazione. Gran parte dell'attività si è estrinsecata in controlli, *audit* o altre forme di accesso, per cui è stato utilizzato principalmente un indicatore di realizzazione fisica (numero di verifiche o accessi effettuati), associato ad indicatori di

tipo qualitativo (SI/NO), per atti propedeutici o in caso di *report* finali sull'attività svolta.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, **1.348,5 ore** e, in termini di spesa, **380 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento della sicurezza nella varie modalità di trasporto.

La sicurezza del trasporto marittimo è garantita, altresì, per mezzo di una attività ispettiva a bordo delle navi, eseguita dalle Capitanerie di porto, al fine di assicurare il rispetto della normativa che riguarda la bontà della costruzione, la rispondenza dello scafo, della macchina, dei servizi, dell'armamento e delle dotazioni all'esigenza di impiego della nave, la galleggiabilità, la resistenza agli incendi e l'idoneità alla navigazione e alla manovra. In tale ambito, oltre alla normativa nazionale, vige un'ampia regolamentazione internazionale e comunitaria, che fissa specifici *standard* qualitativi, cui le navi devono adeguarsi per poter effettuare regolarmente la navigazione tra i porti degli Stati firmatari.

L'adeguato livello di sicurezza è garantito, altresì, dal servizio nazionale V.T.S. (*vessel traffic service*) che consente, attraverso sofisticati sistemi elettronici e informatici, di controllare il traffico marittimo nelle zone di mare interessate da un elevato numero di rotte. Della gestione di tale sistema è investito il Corpo delle Capitanerie di porto che, impiegando propri operatori adeguatamente formati, procede all'attivazione dei siti consegnati, monitorandone costantemente lo svolgimento.

Attività svolta. Sono stati eseguiti, a bordo del naviglio nazionale, oltre 73.600 controlli per la verifica degli standard di sicurezza previsti dalla normativa di settore (*safety*) e per accertamenti sulla validità della pertinente certificazione. Nell'ambito degli accordi internazionali sulla sicurezza della navigazione, inoltre, sono state effettuate, dal personale militare appositamente specializzato, oltre 2.200 ispezioni a bordo del naviglio estero approdato nei porti italiani (attività di *Port State Control*).

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (effettuazione di verifiche e di visite ispettive, qualificazione di un determinato contingente di militari, verifica degli *standard* di sicurezza a bordo delle navi, attivazione dei siti V.T.S.).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, **105 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento della sicurezza nella infrastrutture (*security*).

Conformemente alle nuove e innovative prescrizioni in ordine alla sicurezza da minacce terroristiche dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto e delle navi stesse (internazionalmente denominate rispettivamente *port facilities security* e *ship security*), si rendono necessari la verifica e i controlli in tali aree, individuate come critiche, e a bordo delle navi.

Attività svolta. Sono stati effettuati, in ordine alla sicurezza delle navi e dei luoghi da minacce terroristiche (*security*), oltre 2.200 controlli a bordo delle navi soggette e più di 35.600 controlli alle *port facilities* (ossia nei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave-porto), dal personale militare appositamente qualificato.

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (effettuazione di verifiche e di visite ispettive, qualificazione di un determinato contingente di militari, verifica degli *standard di sicurezza* a bordo delle navi).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, **54 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento del livello di efficienza delle misure organizzative finalizzate al controllo e alla vigilanza delle coste.

Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti, tra l'altro, interventi volti ad effettuare:

- la vigilanza lungo tutto il litorale marittimo, per prevenire fenomeni di abusivismo demaniale e reprimere quelli perpetrati;
- la vigilanza per verificare la corretta osservanza delle clausole previste nelle concessioni demaniali rilasciate dalle competenti Amministrazioni;
- ispezioni alle dotazioni di sicurezza prescritte dalla normativa che riguarda la navigazione da diporto;
- controlli sul possesso e sulla validità delle patenti nautiche, dei documenti di abilitazione dell'unità alla navigazione e dei certificati d'uso del motore;
- verifiche sul regolare svolgimento della navigazione da diporto (osservanza delle norme sui limiti di divieto di circolazione, uso degli *acquascooter*, svolgimento dello sci nautico ecc.);
- adeguati controlli e ispezioni in mare e lungo le coste, nell'ambito delle funzioni di polizia marittima, per tutelare, specialmente durante la stagione estiva, i bagnanti e l'utenza del mare in genere.

Attività svolta. Sono stati realizzati oltre 189.000 interventi, a mare e sulle spiagge, per la tutela dei bagnanti e per la verifica dell'osservanza delle ordinanze marittime riferite ad attività turistico-balneare. Per la prevenzione e la repressione degli abusi sul demanio marittimo e per la verifica del rispetto dei titoli concessionari, sono stati effettuati oltre 261.000 controlli sul litorale nazionale. Sono stati eseguiti, infine, più di 215.000 controlli per la vigilanza sulla navigazione da diporto, al fine di assicurarne il regolare svolgimento.

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (interventi per il controllo del demanio marittimo, interventi per la vigilanza sul litorale marittimo, verifiche sul regolare svolgimento della navigazione da diporto).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, **86 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento del livello di efficienza delle misure organizzative finalizzate alla salvaguardia della vita umana in mare.

Al fine di garantire il soccorso e l'assistenza in mare alle persone in pericolo, la Guardia Costiera svolge l'attività denominata a livello internazionale S.A.R. (*search and rescue*, ossia ricerca e soccorso). Nell'ambito di tali compiti, sono assicurati, sia lungo le coste che in mare, la vigilanza, la prevenzione, l'attività di contrasto all'immigrazione clandestina e il coordinamento delle operazioni di soccorso, da attivarsi in connessione agli eventi migratori.

Attività svolta. Sono state eseguite oltre 15.300 missioni addestrative degli equipaggi e sono stati eseguiti oltre 25.700 controlli anti immigrazione, assicurando, altresì, idonei interventi di ricerca e soccorso ai naufraghi coinvolti in tale fenomeno. I target fissati nella direttiva ministeriale (giorni di efficienza dei mezzi operativi aerei, navali e terrestri di soccorso, numero delle esercitazioni addestrative degli equipaggi e numero di interventi per immigrazione clandestina) sono stati tutti raggiunti e ampiamente superati.

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (addestramento degli equipaggi, effettuazione di controlli per prevenire l'immigrazione clandestina).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, 173 milioni di euro.

2.4. PRIORITA' POLITICA: AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO

Obiettivo Strategico: Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative.

Una Amministrazione più snella e moderna costituisce il presupposto imprescindibile affinché il perseguitamento degli obiettivi avvenga secondo i migliori criteri di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa. A tale fine, si è posto l'obiettivo di pervenire ad una graduale semplificazione delle procedure, attraverso l'effettuazione *on line* di quelle di maggiore impatto, nonché attraverso una crescente trasparenza e controllabilità dell'azione amministrativa da parte dell'utenza. Nel contempo, ci si è prefissi il consolidamento della gestione per obiettivi, nonché l'ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, attraverso l'adozione di strumenti tecnologici.

Attività svolta. Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti, tra l'altro, interventi per:

- lo sviluppo di nuove funzioni applicative finalizzate allo snellimento delle procedure e al miglioramento del livello dei servizi resi all'utenza, anche mediante la migliore utilizzazione delle strutture informatiche;
- l'aggiornamento e la semplificazione dei documenti di navigazione delle navi e dei galleggianti.
- organizzare la struttura ministeriale ai fini della raccolta e della fornitura dei dati necessari per il Sistema di controllo di gestione (SIGEST) e per il Sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT), nonché ai fini dell'elaborazione delle conseguenti misure di miglioramento.

Indicatori di misurazione: Indicatori quantitativi, di realizzazione fisica.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 72.679,36 ore e, in termini di spesa, 152 milioni di euro.

Roma, 16 aprile 2008

IL MINISTRO



ALLEGATO 1

Camera dei Deputati

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Senato della Repubblica

Attività anno 2007

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUITSI

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
Indirizzo Politico	1 - Piano Generale della mobilità	Individuazione delle linee guida e definizione del Piano generale della mobilità	Qualitativo Binario (SI)	Emanate linee guida	3,2 (risorse specifiche di competenza)
Sviluppo della mobilità locale	2 - Sistema integrato dei trasporti - Diritto alla mobilità	Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini	Realizzazione finanziaria	Ripartiti i contributi per favorire l'utilizzazione del trasporto pubblico locale	100 (risorse specifiche di competenza)
			Realizzazione finanziaria	Ripartiti i fondi per gli interventi nel settore del trasporto rapido di massa previa istruttoria per parere CAV, Conferenza permanente Stato-Regioni e delibera CIPE	10 (risorse specifiche di competenza)
			Quantitativo di risultato	Valutate 2.045 schede con dati economici ed amministrativi delle aziende di trasporto pubblico locale; emanati 677 mandati di pagamento; ripartiti ed erogati i fondi alle aziende	Accreditati e ripartiti alle Regioni 384 milioni di euro ed erogati 134 milioni di cassa (risorse specifiche)
			Realizzazione finanziaria	Trasferite le risorse alle Regioni ed effettuato il monitoraggio sugli interventi previsti negli accordi di programma per il potenziamento ed il risanamento delle ferrovie secondarie	65 milioni di euro (risorse specifiche)

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
Logistica e intermodalità del trasporto	2 - Sistema integrato dei trasporti - Diritto alla mobilità	Riequilibrio modale nell'ambito della politica dei trasporti	Qualitativo Binario (SI)	Emanato il regolamento per l'utilizzo dei fondi per la riforma dell'autotrasporto merci e lo sviluppo della logistica	106 (risorse specifiche)
Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario			Realizzazione finanziaria	Concluse 22 istruttorie tecnico-amministrative sull'esecuzione dei lavori e sugli investimenti per i nodi di interscambio modali e emanati 22 provvedimenti per il finanziamento degli interventi	44 di competenza e 30,3 di cassa erogati (risorse specifiche)
Sistemi Portuali	2 - Sistema Integrato dei trasporti - Diritto alla mobilità	Misure di sostegno al rilancio del trasporto marittimo e aereo	Qualitativo binario	Pienamente realizzato	Somme stanziate circa 224 per la realizzazione dell'obiettivo strategico
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo 13.6 Sviluppo della mobilità locale		Ottimizzazione delle risorse pubbliche impiegate per assicurare la continuità territoriale, al fine di rispondere al meglio alle esigenze di mobilità del cittadino-utente	Qualitativo binario	Parzialmente realizzato	
		Verifica del rispetto delle condizioni previste dai provvedimenti di concessione nei porti sede di Autorità portuale di aree demaniali e banchine	Quantitativo e qualitativo binario	Pienamente realizzato	

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
Gestione della sicurezza e della mobilità stradale			Quantitativo di risultato	Effettuati controlli amministrativi e tecnici su 17.733 veicoli per il trasporto merci sia nazionali che esteri su tutto il territorio nazionale	Risorse di funzionamento
Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario			Realizzazione finanziaria	Effettuato il monitoraggio sugli interventi per la sicurezza delle ferrovie. Emanato il decreto di riparto e di impegno delle risorse	15 (risorse specifiche)
Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	3 - Sicurezza nei trasporti	Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre	Qualitativo Binario (SI)	Predisposto l'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale e pubblicato il bando per finanziare le attività connesse	53 (risorse specifiche)
			Realizzazione finanziaria	Definito il programma di attività per le azioni coordinate per il miglioramento della sicurezza stradale e realizzate 4 attività. Impegnate e pagate le risorse	7,9 impegnati e 33,1 pagati (risorse specifiche)
			Quantitativo di risultato	Attivata in 2 autostrade la nuova modalità di esame informatizzata per il conseguimento della patente di guida A e B	Risorse di funzionamento