

“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4 della legge 15 marzo n.59”che, in particolare, poneva a fondamento della riforma del trasporto pubblico locale:

- a) l’individuazione, da parte delle regioni, dei c.d “servizi minimi” di trasporto pubblico locale, al fine di assicurare a tutti il diritto alla mobilità, evitando, nel contempo, un utilizzo irrazionale, indifferenziato e senza criteri di priorità delle risorse finanziarie disponibili;
- b) la liberalizzazione del settore finalizzata ad una progressiva riduzione dei costi, ad una migliore qualità e ad una maggiore quantità dei servizi offerti.

Nessuno dei due obiettivi sopra indicati è stato sostanzialmente raggiunto. Infatti, i servizi minimi sono stati individuati dalle regioni, per lo più, solo confermando la base “storica” degli stessi, senza provvedere alla loro razionalizzazione e alla soppressione di quelli inutili, con il conseguenziale mancato dirottamento delle risorse da deliberare sull’incremento qualitativo e quantitativo dei servizi in parola. Inoltre, la liberalizzazione, salvo alcune eccezioni, è stata reiteratamente rinviata sino ad essere inibita o fortemente condizionata, con la conseguenza che, in genere, i costi dei servizi non sono determinati dal libero mercato ma sono definiti da aziende (spesso in mano pubblica) che, a fronte dell’incapacità di ridurre le proprie inefficienze, quantificano i corrispettivi per i servizi offerti sulla base di una spesa storica progressivamente incrementata, senza alcun limite posto da standard o parametri di riferimento ormai venuti meno in nome della presunta liberalizzazione.

Su tale quadro è intervenuta la menzionata legge n. 42/2009, che 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, se applicati correttamente in sede di predisposizione dei decreti legislativi attuativi, dovrebbero consentire il superamento delle criticità che attualmente attanagliano il settore ed un corretto sviluppo dello stesso, anche mediante l’efficace determinazione e ripartizione delle risorse destinate al fondo perequativo statale di carattere verticale a favore delle regioni.

Considerato che i decreti legislativi in argomento dovranno essere emanati entro il mese di maggio 2011, la complessa attività istruttoria per l’individuazione dei criteri di determinazione degli “standard” e del “livello” di cui sopra dovrà essere effettuata in tempi brevi, tenendo conto delle peculiarità del settore del trasporto pubblico locale, al fine di evitare il procrastinarsi e l’aggravarsi delle criticità che il settore medesimo attualmente manifesta.

Nell’ambito della cornice di riforma in corso per il trasporto pubblico locale, sinteticamente descritta, e in un’ottica futura di federalismo fiscale, appare rilevante sottolineare le competenze “residue” che nel settore permangono in capo allo Stato.

La materia è integralmente di competenza regionale sia per quanto attiene ai compiti di amministrazione e programmazione, sia per quanto attiene all’autonomia finanziaria.

Tuttavia residuano allo Stato competenze specifiche in materia di sicurezza dei servizi e di individuazione dei predetti criteri, di intesa con le Regioni e mediante i decreti legislativi previsti dalla legge n. 42/09, necessari per la determinazione di un “livello adeguato dei servizi a livello nazionale”, dei costi standard e del fabbisogno standard del settore.

Tale individuazione sarà indispensabile per procedere, poi, alla quantificazione delle risorse da destinare, nell’ambito del già richiamato fondo di perequazione, alle regioni che non hanno una sufficiente compartecipazione fiscale.

Al fine di acquisire ed elaborare dati del settore utili per determinare prima e verificare poi i

suindicati standard e livelli, risulterà fondamentale l'attivazione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito dall'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007 n. 244, al quale sono chiamati a partecipare rappresentanti del Ministro dell'economia e delle finanze, del Ministero degli affari regionali, delle regioni, dell'Anci e dell'Upi, finora non operante per scarsità di risorse finanziarie.

Ciò premesso, si specificano le principali azioni realizzate nell'anno in esame in tale settore:

Esecuzione degli accordi di programma stipulati ai sensi dell'art. 15 del d. lgs. n. 422/1997 inerenti il potenziamento ed il risanamento delle ferrovie secondarie

Questo Ministero ha in corso con le Regioni una serie di accordi di programma, stipulati ai sensi dell'art. 15 del d. lgs. n. 422/97, finalizzati allo sviluppo delle ferrovie c.d. "secondarie".

Gli accordi di cui trattasi hanno permesso l'utilizzo ottimale delle risorse residuali stanziante precedentemente al 2001, mediante l'istituzione di un rapporto paritetico tra lo Stato e le Regioni sulla base del quale, individuati congiuntamente gli interventi da realizzare, lo Stato ha proceduto progressivamente all'erogazione di risorse in relazione all'avanzamento dei programmi.

Il flusso finanziario da questo Ministero alle Regioni non ha subito, inoltre, alcuna forma di interruzione, in quanto con disposizione di legge sono stati previsti dei conti di tesoreria infruttiferi nei quali vengono versate le risorse stanziante a copertura degli accordi, risorse che vengono erogate gradualmente con la realizzazione degli interventi concordati. La mancata accensione dei mutui e quindi il mancato ricorso al mercato finanziario ha conseguentemente dato modo di destinare le risorse inizialmente stanziante per la copertura di oneri finanziari a maggiori interventi, con evidente vantaggio per il settore pubblico.

Al riguardo appare opportuno segnalare la necessità di una disposizione legislativa che anche per altri sub settori (trasporto rapido di massa e trasporti metropolitani – trasporto su gomma – trasporto ferroviario locale) preveda l'istituzione di appositi conti di tesoreria infruttiferi, sui quali versare le risorse finanziarie per le finalità di legge sulla base di accordi stipulati tra questo Ministero e gli enti regionali e locali istituzionalmente competenti, al fine di garantire, come già accaduto per gli accordi di programma ex art. 15 d. lgs. n. 422/97, agli enti beneficiari dei contributi un flusso finanziario continuo a fronte di interventi effettivamente realizzati, permettendo di sfruttare gli eventuali ritardi nell'esecuzione degli interventi medesimi per accumulare risorse da destinare comunque al programma di investimenti del sub settore, senza ricorrere al mercato finanziario.

Interventi per il miglioramento della sicurezza delle ferroviarie

Si premette che, in data 19.03.2008, il Ministro dei trasporti pro tempore ha emanato la direttiva sulla sicurezza ferroviaria n. 81/T, che tra i vari adempimenti impone, in particolare, ai gestori delle linee ferroviarie interconnesse alla rete nazionale, di dotarsi, entro tre anni dalla data della direttiva stessa, di sistemi di protezione marcia treno atti a garantire gli stessi livelli di sicurezza già adottati sulla rete RFI. Entro il medesimo periodo era prescritto, dalla direttiva in argomento, l'obbligo di dotare il materiale rotabile di sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra previsti sulle linee anzidette.

Conseguentemente, la competente struttura del Ministero aveva invitato tutte le Aziende interessate circa l'attuazione della direttiva suindicata a voler presentare un programma di interventi, nel rispetto delle indicazioni e tempistiche da essa dettate.

Dai dati forniti è risultato che l'importo complessivamente occorrente per l'attuazione degli

interventi in questione ammontano complessivamente a circa 168 milioni di euro.

Si evidenzia, inoltre, che la mancanza di una legge di finanziamento degli interventi previsti dalla direttiva ha determinato forti criticità per i gestori delle infrastrutture, laddove la direttiva medesima ha previsto il divieto di circolabilità dei rotabili delle imprese ferroviarie sulla rete RFI, qualora i rotabili stessi non fossero dotati di sistema SSB (Sistema Sicurezza di Bordo), entro il 31 dicembre 2008, o, al più tardi, e nei soli casi in cui tali programmi fossero stati avviati prima di tale data, entro il 30 giugno 2009.

In vista delle suddette scadenze, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in data 30 giugno 2009, con propria Direttiva n. 1/dir/2009, ha di fatto prorogato, nelle more degli adempimenti prescritti, i termini di attuazione della Direttiva 81/T, prescrivendo alcune limitazioni all'esercizio ferroviario del materiale rotabile delle società transitanti su rete RFI.

Al fine di consentire il superamento della fase istruttoria, limitativa dell'esercizio delle ferrovie ex concesse e riduttiva degli standard di sicurezza, si rende necessario reperire le risorse indispensabili per l'attuazione del programma di attrezzaggio del materiale rotabile e della rete delle ferrovie, quantificabili, ad oggi, come detto in 168 milioni di euro.

Considerato che la sicurezza in materia di impianti fissi è di competenza statale, appare opportuno rappresentare la necessità di prevedere legislativamente l'istituzione di un fondo nazionale destinato, più in generale, alla copertura finanziaria, di tutti gli interventi in materia di sicurezza imposti dalla normativa nazionale e comunitaria.

Sempre nel settore in parola, la competente struttura ministeriale ha continuato ad operare, nel corso del 2009, per dare esecuzione al disposto dell'art. 1, comma 1038, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (legge finanziaria 2007), che ha autorizzato 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 del Ministero dei trasporti." Si riporta di seguito la situazione venutasi a determinare dopo l'effettuazione dell'istruttoria tecnica volta ad individuare tutti gli interventi necessari per migliorare la sicurezza in argomento, in considerazione delle risorse disponibili.

Sono state ammesse ai suddetti contributi le ferrovie:

- Funivie Savona – S. Giuseppe, ex Gestione Commissariale Governativa ora Funivie S.p.A.;
- Ferrovie della Sardegna, in Gestione Commissariale Governativa, ora trasferite per competenza alla Regione Sardegna;
- Ferrovia Circumetnea, in Gestione Commissariale Governativa;
- Ferrovie del Sud-Est S.r.l., società di proprietà del Ministero dei Trasporti;
- Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l., società di proprietà del Ministero dei Trasporti;
- Ferrovie della Calabria s.r.l., società di proprietà del Ministero dei Trasporti.

Le suddette Aziende hanno presentato, a suo tempo, richieste per un ammontare complessivo pari circa a 154 milioni di euro, importo questo notevolmente superiore alle disponibilità assicurate dalla legge. Pertanto, al termine dell'istruttoria effettuata dai competenti uffici ministeriali per individuare tra gli interventi proposti quelli da ritenersi prioritari per assicurare un incremento dei livelli di sicurezza, e verificata la conformità delle proposte formulate ai programmi trasportistici delle diverse Regioni interessate, i fondi messi a disposizione dalla legge sono stati ripartiti con DM 27 giugno 2007 prot. R.D. n.º 2219, secondo lo schema seguente:

Gestione Commissariale Governativa Savona – S. Giuseppe	€	930.000
Gestione Commissariale Governativa Ferrovie della Sardegna	€	11.140.500
Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Circumetnea	€	8.700.000
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.	€	9.175.000
Ferrovie del Sud - Est S.r.l.	€	7.800.000
Ferrovie della Calabria S.r.l.	€	<u>7.250.500</u>
	TOTALE	€ 45.000.000

Allo stato attuale, sono state stipulate le convenzioni con la Funivie S.p.A. Savona – S. Giuseppe, con la società ARST Gestione Ferrovie della Sardegna S.r.l., con le Ferrovie del Sud-Est S.r.l., le Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l., le Ferrovie della Calabria S.r.l., mentre sono in corso di approvazione i progetti relativi agli interventi richiesti dalla G.C.G. Ferrovia Circumetnea.

Per il proseguimento degli interventi previsti, per la quota parte che non aveva potuto trovare copertura a carico del finanziamento in parola, la legge 24.12.2007, art. 1 comma 248 (finanziaria 2008) ha disposto un ulteriore finanziamento, autorizzando la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 e di euro 15 milioni per l'anno 2010.

Questa Amministrazione ha proceduto all'assegnazione delle ulteriori risorse con decreto n. 25/T del 25.01.2008.

Tuttavia, successivamente, con decreto legge 27 maggio 2008, n. 93 in materia di "Disposizioni urgenti per la salvaguardia del potere di acquisto delle famiglie", sono stati annullati gli stanziamenti di cui sopra. Pertanto, non è stato possibile dare seguito a quanto previsto dal citato DM 24 gennaio 2008 n. 25/T.

Interventi ex lege n. 910/86 di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie esercenti i servizi ex art. 8 del d. lgs. n. 422/97

Nel corso dell'anno 2009, le attività svolte nell'ambito dell'attuazione del programma di interventi ex lege n. 910/86 hanno riguardato principalmente le fasi conclusive dei lavori e l'iter procedurale connesso alla definizione dei rapporti concessori Esercenti/Concessionari, nonché al trasferimento delle competenze relative ad alcune ferrovie alle regioni. Tali attività sono state correlate in molti casi alla evoluzione o alla definizione di svariati contenziosi promossi dai concessionari dei lavori o da ditte espropriate.

Alla fine dell'anno 2009, l'unica ferrovia per la quale sono ancora in corso i lavori è la ferrovia Roma Pantano: sono, infatti, in avanzata fase di realizzazione le opere civili e l'armamento del deposito di Graniti, integrato con la linea C della metropolitana di Roma, di cui è prevista la conclusione entro il corrente anno.

Per altre ferrovie devono essere ancora completati alcuni collaudi: si tratta delle ferrovie Sangritana e Casalecchio - Vignola.

Per la Sangritana sono in corso dei giudizi relativi al contenzioso con il concessionario a valle del lodo del 27/06-7/09/2006.

Per tutte le altre ferrovie sono stati emessi i certificati di collaudo finale, tutti approvati con provvedimento dell'amministrazione.

Per la Roma Lido, nel corso dell'anno 2009, è stato definito il contenzioso con il concessionario con una transazione sottoscritta il 4.3.2008 e definitivamente approvata, contestuale al collaudo dell'ultimo intervento, per cui non si ravvisano motivi ostativi alla chiusura definitiva

della concessione.

Per altre ferrovie, per le quali sono stati già emessi tutti i decreti di approvazione dei certificati di collaudo finale, sono in corso le attività di ricognizione e rendicontazione, condizionate talvolta da:

- definizione del contenzioso o comunque dei rapporti dare /avere con i concessionari;
- definizione del contenzioso con ditte soggette ad esproprio;
- cambiamento dei soggetti Esercenti (a seguito di trasferimenti e/o acquisizioni competenze).

Inoltre, nel corso dell'anno in esame sono stati emessi numerosi decreti di chiusura della concessioni.

“Proseccuzione e monitoraggio degli interventi nel settore del trasporto rapido di massa”

L'art. 1, comma 1016, della legge finanziaria 2007 e l'art. art 63, comma 12, della legge n. 133/08 hanno affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di valutare le esigenze prioritarie ed urgenti in tema di trasporto, al fine di predisporre un piano di riparto dei fondi destinati al completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992.

La decisione sulle priorità delle esigenze tiene conto anche del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

La legge 211/92 ha previsto l'attribuzione delle risorse sia agli enti locali per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa in ambito urbano (art. 9), sia alle società ferroviarie per la realizzazione di nuove tratte da destinare a servizio metropolitano (art. 10). Le risorse finanziarie originariamente stanziata con tale legge, corrisposte sotto forma di limiti di impegno pluriennali, sono state successivamente implementate con ulteriori risorse previste dalle seguenti disposizioni normative:

L. 611/92 – L. 30/98 – L. 194/98 – L. 472/99 – L. 448/98 – L. 488/99 – L. 388/00 – L. 296/06 e per ultima la L. 133/08 che ha destinato alcune risorse, sia per nuovi interventi che per il completamento di interventi in corso d'opera, concernenti l'art. 9 della legge n. 211/92.

L'ammontare complessivo degli stanziamenti risulta ad oggi di circa 5.800 milioni di euro ed ha attivato un volume di investimenti di circa 10.000 ME; al riguardo occorre rilevare che, per gli interventi di cui all'art. 10 della legge n. 211/92 riguardanti le ferrovie locali, le relative competenze in materia amministrativa sono state attribuite alle regioni e i finanziamenti assegnati a tali interventi sono stati impegnati a favore delle Regioni medesime, in ottemperanza degli accordi di programma istituiti ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. 422/97.

Nelle tabelle che seguono è riportato in sintesi lo stato di attuazione degli interventi finanziati, che viene aggiornato trimestralmente a seguito dell'attività di monitoraggio espletata da questa Amministrazione, facendo comunque riferimento, per quanto sopra detto in merito agli interventi di cui all'art. 10, solo agli interventi finanziati ai sensi dell'art. 9 della legge.

Numero interventi attuali (*)	Numero interventi originari	Costo delibera (prima assegnazione) (meuro)	da CIPE	Finanziamento delibera CIPE (meuro)	Costo approvato dal Ministero (meuro)	Finanziamento concesso (meuro)
72	82	8.537,596		4.345,698	8.822,372	4.340,383

(*) a seguito di accorpamento degli interventi

Stato di attuazione art. 9	Numero interventi	% su totale	Costo da delibera CIPE (meuro)	% su totale
1) Concluso	17	23,61	1371,059	16,06
2) Con lavori in corso e tratte parziali attivate e in esercizio	5	6,94	1628,850	19,08
3) Con lavori in corso	23	31,94	3430,426	40,18
4) Con gare espletate e attività di inizio lavori	9	12,50	660,636	7,74
5) Con gare da espletare	6	8,33	755,648	8,85
6) Definanziato	12	16,67	691,157	8,10
TOTALE	72	100,00	8537,596	100,00

Per quanto riguarda le attività che hanno interessato il settore nell'anno 2009, si fa presente che sono state definitivamente assegnate le risorse originariamente stanziare dalla legge finanziaria 244/07, comma 304, successivamente riconfermate dall'art. 63 della legge n. 133/08, pari a 35 milioni di euro destinate al completamento di interventi in corso di esecuzione.

Per quanto riguarda le risorse afferenti il suddetto art. 63 della legge n.133/08 destinate a nuovi interventi, si fa presente che, in data 16.02.2009, è stato emanato il decreto ministeriale (pubblicato sulla G.U. n° 126 del 3.06.09) che definisce i criteri di selezione degli interventi cui destinare le medesime risorse. Tale decreto, prevede, tra l'altro, l'individuazione di una graduatoria per l'ammissibilità ai finanziamenti che si intende lasciare valida anche per eventuali successivi rifinanziamenti, qualora gli interventi proposti mantengano la loro validità in termini trasportistici, economici e temporali; è evidente che ciò consentirà l'immediato utilizzo delle risorse che verranno in seguito assegnate al settore, considerata l'importanza strategica che esso assume per risolvere le problematiche di mobilità e ambientali nei centri urbani.

Nei termini di scadenza previsti dal citato D.M. (1.10.09) sono pervenute a questa Amministrazione cinquanta istanze di finanziamento attualmente in fase istruttoria.

“Gestione del fondo per gli investimenti destinati all’acquisto di veicoli di trasporto pubblico locale mediante riparto alle regioni e controllo della spesa”

Al fine di realizzare una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organizzazione dei trasporti e favorire l'equilibrio modale degli spostamenti “pendolari”, è stato istituito presso il Ministero, ai sensi dell'art. 1, comma 1031, della legge n.

296/06, un fondo per gli investimenti destinato all'acquisto dei veicoli adibiti a tale servizio.

Tale fondo ha ricevuto uno stanziamento iniziale di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinati all'erogazione di contributi nella misura massima del 75% del costo delle forniture di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, servizi ferroviari ed autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale.

A seguito di una complessa istruttoria, il Ministero ha acquisito dalle singole Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano i dati necessari per ripartire tra le stesse le risorse in argomento.

Tale ripartizione è stata approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Successivamente, si è provveduto all'impegno delle risorse stanziata ed alla stipula di specifiche convenzioni con i singoli enti territoriali beneficiari, che hanno consentito, già a fine 2008, l'erogazione delle risorse stanziata per il 2007.

Nel corso del 2009, si è provveduto all'erogazione della seconda annualità del finanziamento alle regioni Campania, Valle D'Aosta ed Emilia Romagna che hanno rendicontato una spesa pari all'80% delle somme già erogate a titolo di anticipazione.

Successivamente, l'art. 1, comma 304, della legge n. 244/07 ha rifinanziato il fondo di cui trattasi, destinando ad esso il 50% della dotazione del "Fondo per la promozione ed il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale" istituito ai sensi della medesima legge.

In particolare, è stato previsto uno stanziamento di euro 113 milioni per il 2008, di euro 130 milioni per il 2009 e euro 110 milioni per ciascuno degli anni 2010 e 2011, di cui euro 176,5 milioni destinati all'acquisto di materiale rotabile ed autobus ed euro 35 milioni destinati al completamento di interventi in corso di esecuzione, finanziati ai sensi dell'art. 9 della L. n. 211/92, e circa euro 140 milioni a nuovi interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa.

Circa l'utilizzo dei 176,5 milioni di euro destinati all'acquisto di materiale rotabile ed autobus, si precisa che l'istruttoria tecnica è già stata compiuta dall'Amministrazione; il relativo piano di riparto è stato approvato con l'adozione dei conseguenti decreti d'impegno e sono in corso di stipula le Convenzioni con i singoli Enti beneficiari per l'erogazione dei prescritti contributi.

Nel corso del 2009, si è reso necessario provvedere alla riformulazione del piano di riparto delle annualità 2008-2010 tra le Regioni e Province autonome per effetto della cancellazione dei fondi ad opera del decreto legge n. 93/08 e del nuovo stanziamento avvenuto ad opera della legge 133/2008.

Il nuovo piano, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, è stato approvato con DM 413 del 18 maggio 2009. A seguito della registrazione del citato decreto da parte degli organi del controllo, si è provveduto a richiedere la presentazione dei programmi di intervento da parte degli enti interessati e si è pervenuti alla sottoscrizione delle prime sei convenzioni, per le quali si procederà alle rispettive erogazioni non appena interverrà la registrazione dei relativi decreti di approvazione.

Nel corso del 2009 si è provveduto, altresì, ad effettuare il riparto dell'annualità 2011 del fondo per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale (D.M. 703 del 01.09.2009), adottato previa intesa sancita dalla Conferenza Unificata. Il decreto destina il 50% del fondo a ciascuna delle due finalità dallo stesso previste (fondo pendolari e legge 211/92).

Su richiesta, infine, della Conferenza permanente tra Regioni e Province autonome, con decreto n. 1044 del 7 dicembre 2009, si è provveduto ad effettuare la modulazione temporale dei

fondi relativi alle annualità 2008-2010, attribuendo, in particolare, l'intera annualità 2009 alla finalità di rinnovo del parco veicolare adibito a trasporto pubblico locale e riducendo in proporzione le restanti due annualità 2009-2010, al fine di garantire il rispetto del vincolo di destinazione del 50% tra le due finalità fissato dalla legge istitutiva del fondo (art. 63 – comma 13 – L. n. 133/2008).

A seguito dell'emanazione del citato decreto, si è provveduto ad effettuare il conseguente impegno dei fondi, previo annullamento del precedente decreto di impegno assunto nell'anno 2008.

La modulazione temporale del fondo consentirà di destinare maggiori risorse, nell'immediato, al rinnovo del parco circolante del TPL, con importanti effetti benefici nel miglioramento dei livelli di servizio con riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂.

Nessun effetto peggiorativo si prevede sul programma di interventi per il potenziamento del trasporto pubblico locale caratterizzato da dinamiche di spesa più lunghe (a causa dei tempi di progettazione e affidamento dei lavori).

Infine, si segnala che, nell'ambito del programma in parola, si sono registrate talune difficoltà nell'utilizzo delle risorse destinate al concorso dello Stato nella spesa per la realizzazione di interventi relativi a linee metropolitane, anche con sistemi innovativi, e parcheggi a favore di Comuni, Consorzi pubblici per servizi di trasporto e Società. Tali difficoltà sono collegate soprattutto ai vincoli in materia di accensione dei mutui garantiti dallo Stato, introdotti dall'art. 1, comma 512, della legge n. 296 /2006, ai fini del rispetto del patto di stabilità. Criticità ulteriori si sono verificate nell'attuazione di detti interventi per la mancata messa a disposizione dei fondi da parte delle ultime leggi finanziarie.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sviluppo della mobilità locale" costituiscono il 70,3 per cento delle autorizzazioni di cassa.

✓ **"Regolamentazione e monitoraggio dei servizi di trasporto"**

L'obiettivo in esame insiste, nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", su una pluralità di programmi: "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", "Sistemi portuali".

I principali interventi posti in essere, nell'anno 2009, per il raggiungimento di tale obiettivo, con riferimento ai suindicati programmi, sono appresso specificati:

Elaborazione di proposte normative per il recepimento delle direttive comunitarie n. 58 e 59 del 23.10.2007 in materia di trasporto ferroviario ed attuazione del c.d. "terzo pacchetto ferroviario"

Al riguardo si precisa che la direttiva 2007/58/CE del 23.10.2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, e la direttiva 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria ed all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, riguarda, sostanzialmente, la prosecuzione del processo di liberalizzazione del settore ferroviario già avviato negli anni scorsi, così come tracciato dalla Commissione Europea. In particolare prevede, per le singole imprese ferroviarie (non più, quindi, in obbligo di associazione di impresa) la possibilità di espletare servizi internazionali passeggeri, nonché la possibilità di effettuare rotture di carico (cabotaggio) lungo un percorso internazionale.

Per poter recepire tali disposizioni, si è dovuto provvedere ad una completa revisione del quadro normativo di settore, già regolato dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, con cui si era data attuazione alle direttive comunitarie 2001/12, 13 e 14. Per tale revisione si è operato con due

diversi strumenti normativi, i cui testi sono stati elaborati all'interno dei competenti Uffici ministeriali:

- il primo è stato approvato con la legge 23 luglio 2009, n. 99, "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" che, in particolare, agli articoli da 58 a 63, ha introdotto la "Licenza Ferroviaria Nazionale" per i servizi passeggeri di ambito nazionale ed ha individuato le limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri, secondo quanto previsto dall'articolo 1 della direttiva 2007/58/CE;

- il secondo si è concretizzato in uno schema di decreto legislativo per il recepimento della rimanente parte della direttiva 2007/58/CE inerente, in particolare, alle questioni relative alla richiesta di capacità (articolo 2 della direttiva), discusso, nel mese di novembre 2009, presso la Conferenza Stato Regioni con parere favorevole.

Per quanto concerne, invece, la direttiva 2007/59/CE, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità, in ordine al cui mancato recepimento la Commissione europea ha comunicato l'apertura della relativa procedura di infrazione, non è stato possibile risolvere entro l'anno 2009 le varie criticità che hanno ostacolato detto recepimento.

Infatti, alcuni elementi importanti ai fini dell'attuazione della direttiva stessa sono stati definiti, in sede UE, solo negli ultimi mesi del 2009, mentre ulteriori elementi sono ancora in corso di definizione da parte della Commissione. Trattasi, sostanzialmente, della definizione dei parametri fondamentali dei registri delle licenze di conduzione dei treni e dei certificati complementari previsti dalla direttiva (recentemente adottati con Decisione della Commissione n. C(2009)8278 del 29/10/2009), nonché dei modelli comunitari per le licenze ed i certificati stessi la cui adozione era stata prevista, dall'articolo 4 della stessa direttiva 2007/59/CE, entro dicembre 2008.

Inoltre, ulteriori criticità derivano dalla complessità di alcuni risvolti di tipo economico/procedurale e, ovviamente, di sicurezza, connessi al recepimento della direttiva stessa. Trattasi, sostanzialmente, delle questioni relative all'accreditamento/riconoscimento delle strutture incaricate di attestare il possesso dei requisiti di idoneità fisica e psicologica o le competenze professionali dei macchinisti, nonché ai costi della formazione. In ogni caso, lo schema del decreto di recepimento della direttiva 2007/59/CE è ormai in avanzata fase di definizione.

Adozione di misure correttive degli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree interessate

Si indicano, di seguito, i principali provvedimenti adottati in materia nell'anno 2009:

Regione Sicilia

E' stato predisposto il decreto ministeriale n. 2 del 9 gennaio 2009, recante una nuova imposizione di oneri sulle rotte Trapani-Pantelleria e vv., Pantelleria-Palermo e vv., Lampedusa-Palermo e vv., Lampedusa-Catania e vv., Trapani-Milano Linate e vv. e Trapani-Roma Fiumicino e vv.

Inoltre, visto l'esito della procedura di gara (di cui è risultata aggiudicataria la compagnia Meridiana S.p.A.) esperita dall'Enac, relativa all'assegnazione dei collegamenti di Pantelleria con Trapani e Palermo e di Lampedusa con Palermo e Catania, è stato sottoscritto il relativo decreto ministeriale in data 22 luglio 2009.

Regione Calabria - Scalo di Crotona

Al fine di superare il problema scaturito dalla mancanza di offerte nelle gare per l'assegnazione dell'esercizio delle rotte Crotona-Roma Fiumicino e vv. e Crotona-Milano Linate e vv., "onerate" con D.M. n. 109/2008, si è provveduto ad una nuova imposizione di oneri da e per

Crotone, con decreto ministeriale del 4 maggio 2009.

Contestualmente sono state elaborati gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione di detti collegamenti.

Regione Trentino Alto Adige

Nel mese di luglio 2009, sono stati predisposti lo schema del bando di gara per l'assegnazione in esclusiva della rotta Bolzano-Roma Fiumicino e vv., nonché la relativa nota informativa da inviare alla Commissione europea.

Successivamente, è stato predisposto il decreto ministeriale riguardante l'assegnazione del collegamento in parola al vettore Air Alps e l'approvazione della apposita convenzione stipulata da Enac e Air Alps.

Acquisizione di un quadro dettagliato delle esigenze di collegamento marittimo con le isole nazionali, in vista del riassetto del Gruppo Tirrenia

Gli attuali assetti relativi ai collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori sono gestiti dalle Società pubbliche sovvenzionate Tirrenia, Caremar, Siremar, Toremar e Saremar.

In vista della scadenza della Convenzione tra lo Stato ed il Gruppo Tirrenia sulla base della quale operano le società suddette, prevista per il 2008 e poi prorogata fino al 2009, si è ritenuto opportuno creare un gruppo di lavoro, con la partecipazione di addetti alle varie strutture ministeriali competenti in materia, per un'attività di studio finalizzata alla rilevazione ed all'analisi dei dati riguardanti il settore dei predetti collegamenti marittimi nazionali e propedeutica al riassetto del settore dell'intervento pubblico in materia.

L'attività di tale gruppo di lavoro ha comportato:

- il monitoraggio del flusso di cabotaggio marittimo di merci e passeggeri sbarcati nei porti nazionali;
- il monitoraggio delle navi che effettuano collegamenti marittimi nazionali ed internazionali attraverso "una regolare attività di linea", cioè una serie di traversate effettuate in modo da assicurare il traffico tra il porto di partenza e quello di arrivo, sulla base di un orario pubblicato;
- l'istituzione di un archivio informatico per la raccolta di dati relativi alle navi adibite al traffico di cabotaggio.

Attraverso tale monitoraggio, si è provveduto alla:

- ricezione e registrazione dei dati pervenuti trimestralmente dalle Autorità marittime periferiche nell'ambito di un programma informatico specificamente predisposto;
- acquisizione dei dati trasmessi dalle Capitanerie di Porto e Uffici circondariali Marittimi sui collegamenti marittimi svolti con navi (passeggeri e merci) battenti bandiera nazionale ed estera;
- acquisizione dei dati relativi alle navi italiane iscritte al Registro Internazionale che hanno effettuato servizio di cabotaggio nell'anno 2009 per l'individuazione di ogni singola unità.

Le finalità perseguite mediante tale attività di monitoraggio possono così sintetizzarsi:

- rilevazione del flusso di cabotaggio marittimo esercitato da naviglio nazionale e comunitario al fine della verifica dell'impatto socio-economico derivato dall'entrata in vigore del Regolamento CEE n° 3577/92 che ha liberalizzato il cabotaggio marittimo;
- monitoraggio di tutte le navi, italiane ed estere, che operano nei collegamenti marittimi nazionali al fine di ottenere un quadro dei traffici marittimi e decidere le politiche di settore.
- individuazione di ogni singola unità e dei dati relativi al numero dei viaggi effettuati, al fine di consentire un pronto riscontro del numero delle navi comunitarie ed iscritte nel Registro

Internazionale impegnate nell'esercizio del cabotaggio insulare.

Nel corso dell'anno in considerazione, si è rilevato come la duplicazione dell'attività di rilevazione dei dati concernenti il cabotaggio marittimo rappresenti un dispendio di tempo ed energie, nonché occasione di possibili difformità nella elaborazione delle informazioni fornite a Uffici diversi della medesima Amministrazione.

Si è avvertita, pertanto, la necessità di un adeguato coordinamento in tale materia, al fine di eliminare le divergenze, destinate altrimenti a ripetersi in futuro, con conseguenze certamente non positive, anche in tema di valutazione dell'efficacia degli interventi effettuati a sostegno del cabotaggio marittimo.

Terminata la rilevazione parallela dei dati relativi all'attività di cabotaggio, effettuata dalle Autorità marittime periferiche e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, si è concordato di procedere alla creazione di un programma informatico in grado di raccogliere ed elaborare i dati forniti mensilmente dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto attraverso i modelli già utilizzati dall'Istat.

L'utilizzo del suddetto programma risulta propedeutico al fine dell'utilizzazione di un nuovo modello informatico di raccolta dati, un modello unico dal quale ciascun settore di attività potrà attingere le informazioni di propria competenza, evitando inutili duplicazioni.

E' stato, inoltre, completato il data base relativo alle navi italiane iscritte al Registro Internazionale che hanno effettuato servizio di cabotaggio nell'anno 2009 e, contestualmente, sono state aggiornate le schede relative alle singole navi.

Azioni di sostegno ai progetti innovativi nel settore delle costruzioni navali

Le azioni in materia cantieristica navale si sono concentrate, nel corso dell'anno in esame, sulle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria di settore contenuta nei seguenti atti e documenti:

- disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale (2003/C317/06), prorogata fino al 31 dicembre 2011;
- strategia per una politica marittima integrata per l'Unione europea (il cosiddetto Libro Blu - COM(2007) 575) e documenti connessi;
- "Orientamenti per un approccio integrato della politica marittima verso migliori pratiche di governance marittima integrata e di consultazione delle parti interessate" (COM(2008) 395).
- documento elaborato dal Consiglio dell'Unione Europea (14094/09) riportante la strategia per una migliore demolizione delle navi.

Nell'ambito del suindicato quadro di riferimento, dette azioni possono così riassumersi:

- prosecuzione dell'istruttoria dell'Aiuto di Stato n. 160 (c.d. Tax Lease). Detto aiuto, introdotto dall'articolo 2, commi 218-220, della legge finanziaria 2008 (L. 244 del 24 dicembre 2007), prevede un regime fiscale agevolato legato al differimento temporale del carico fiscale, che si sostanzia in una riduzione dei canoni di locazione e del prezzo di acquisto delle navi, incentivando in tal modo il settore cantieristico navale. A seguito delle osservazioni della Commissione Europea, la competente struttura di quest'Amministrazione ha interessato il Ministero dell'economia e finanze in ordine alla predisposizione della bozza del regolamento di attuazione ed a una eventuale modifica del disposto normativo, al fine di allineare detto provvedimento e il regime degli aiuti di stato ad esso connesso con il mercato comune. Tale bozza è stata poi trasmessa alla Commissione per le valutazioni in merito;

- elaborazione dati ed elementi sull'attuale situazione della cantieristica per gli incontri, tenutisi a luglio e a settembre 2009, con i rappresentanti dei governi europei riguardanti le iniziative

intraprese a favore della cantieristica navale dopo il documento Leadership 2015;

- cura degli atti per il recepimento della Convenzione internazionale di Hong Kong per il sicuro ed ecologico riciclaggio delle navi ("Hong Kong Convention"), in linea con la menzionata comunicazione della Commissione "Una strategia europea per una migliore demolizione delle navi";

- esecuzione di n. 28 valutazioni di congruità del prezzo di vendita all'estero o per dismissione temporanea di bandiera di unità navali, ai fini dell'art. 7 della legge n. 27 febbraio 1998, determinando per ciascuna di esse il valore cui rapportare la prescritta fideiussione bancaria;

- partecipazione, presso l'OCSE a Parigi, al workshop sulla cantieristica navale con i rappresentanti governativi dell'Unione Europea e dei Paesi non-OCSE le cui economie sono caratterizzate da un significativo settore navale (Cina, Russia, Giappone). Oltre ai delegati dei vari Paesi hanno partecipato agli incontri le associazioni di categoria: CESA e ECSA per l'Europa (Community of European Shipyards' Associations e European Community Shipowners' Association), ICS (International Chamber of Shipping), INTERTANKO, JSA (The Japanese Shipowners' Association), KOSHIPA (Korea Shipbuilder's Association) e SAJ (Shipbuilders Association of Japan). I lavori erano stati preceduti da riunioni riservate ai settori governativi dell'economia e dell'industria per analizzare i dati relativi ai vari aiuti di Stato e crediti all'esportazione erogati alle imprese cantieristiche nel periodo 2007-2009. Tali dati sono stati raccolti attraverso un apposito questionario. Quest'Amministrazione ha trasmesso tutte le informazioni richieste di sua competenza; le schede sono state pubblicate nel documento OCSE C/WP6(2009)20. Relativamente ai Crediti all'Esportazione, di competenza del Ministero dello Sviluppo Economico, si è concordato con il coordinamento del WP6 dell'OCSE che i questionari in parola saranno periodicamente aggiornati e restituiti per tempo in preparazione dei lavori delle prossime riunioni che hanno visto la sessione prevista a luglio 2010 anticipata ad aprile. Alla conclusione del workshop si è tenuta la programmata sessione formale di dicembre del WP6 ed è stata ribadita in questa sede, sia dall'Unione Europea che dal CESA, l'esigenza di una maggiore "trasparenza" di mercato, critica in questa fase di crisi, al fine di evitare turbative al "level playing field". Infatti, i fattori "distorsivi" del mercato mondiale cantieristico navale sono causati dal fatto che molti Paesi asiatici, dotati di una cantieristica già sviluppata o emergente (Cina, Corea, Russia, India, Brasile, ecc.), usufruiscono largamente di aiuti di Stato celati sotto forma di differenti finanziamenti (per esempio acquisti da parte degli Stati di vecchi mezzi navali in disuso), che li avvantaggia nell'affrontare la crisi di "domanda" a scapito dei Paesi dell'Unione Europea ai quali notoriamente non sono concessi aiuti e li mette in condizione di offrire sottocosto, anche nei segmenti di mercato a maggior tecnologia attualmente presidio delle imprese costruttrici europee.

Ciò premesso, si sottolinea che è in corso l'elaborazione della Relazione annuale sulla cantieristica navale 2007-2008, con lo scopo di fornire al Parlamento un quadro delle politiche nazionali ed internazionali e dell'andamento del mercato mondiale del settore cantieristico navale.

Monitoraggio dello stato di concessioni di aree demaniali e banchine portuali nei porti sede di Autorità portuale, con particolare riferimento al rispetto delle condizioni e degli obblighi posti dal concedente"

Ai fini di tale monitoraggio si è provveduto a:

- individuare una serie di parametri oggettivi in base ai quali selezionare gli atti concessori da monitorare;
- formulare l'elenco degli atti concessori oggetto del monitoraggio, ordinato per rilevanza delle concessioni;
- richiedere ed esaminare gli elementi informativi ritenuti utili, elaborando specifiche schede

conoscitive;

- predisporre un documento di valutazione amministrativo/economica contenenti dati e valutazioni in merito all'osservanza degli obblighi e delle condizioni imposte ai concessionari.

Nell'ultima fase si è provveduto a formulare una serie di proposte di provvedimenti correttivi alle Autorità portuali, con l'obiettivo di registrare un tangibile potenziamento degli impianti e dei servizi portuali attraverso una migliore utilizzazione delle aree date loro in concessione.

In particolare, il lavoro svolto è stato concentrato nella individuazione dei correttivi da apportare ai procedimenti concessori in questione, emanando apposite direttive in tema di rilascio e rinnovo dei titoli concessori, con riferimento al rispetto dei principi di concorrenza e trasparenza così come delineati dalla Commissione europea, nonché in tema di una corretta applicazione di tasse e imposte di registro in materia di canoni demaniali.

Complessivamente, i pagamenti dei programmi a cui ineriscono l'obiettivo strategico in esame e le connesse attività ammontano:

- per il programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", all'89,2 per cento circa delle autorizzazioni di cassa ;
- per il programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" al 97,6 per cento circa delle autorizzazioni di cassa;
- per il programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" al 92,1 per cento circa delle autorizzazioni di cassa;
- per il programma "Sistemi portuali" al 36,6 per cento circa.

Le difficoltà di spesa connesse a quest'ultimo programma hanno formato oggetto di approfondimento da parte del Ministero dell'economia e delle finanze nel Rapporto sulla spesa delle pubbliche amministrazioni per l'anno 2009. In particolare, tale Rapporto, in considerazione della tipologia principale di finanziamento delle opere portuali, costituita da contributi pluriennali (ex limiti di impegno), che spesso corrispondono a rate di ammortamento di mutui stipulati dalle Autorità portuali, il cui onere è assunto a carico del bilancio dello Stato, individua la causa fondamentale di tali difficoltà di spesa nella diffusione di modalità di erogazione "anticipata" dei mutui (ossia diverse da quelle a stato di avanzamento dei lavori) in presenza di tempi di realizzazione lunghi dei medesimi lavori. In proposito, il Rapporto suggerisce all'Amministrazione di valutare la possibilità di revoca dei finanziamenti una volta decorsi - senza aver ottenuto riscontro oggettivo di attività - un certo numero di anni, e di inserire nei contratti di mutuo una clausola per poter ricorrere ad un'anticipata risoluzione dei contratti senza oneri.

Priorità politica 3 "Sicurezza"

Obiettivi strategici correlati:

✓ "Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture"

L'obiettivo strategico suindicato è correlato a diversi programmi: "Opere strategiche", "Edilizia statale e interventi speciali," "Sistemi ferroviari locali", "Sistemi idrici, idraulici e elettrici.

In proposito, si indicano alcune tra le più rilevanti linee di intervento allo stesso connesse:

Messa in sicurezza degli edifici scolastici ai sensi dell'art. 80, comma 21, della legge n.289/2002

L'art. 80, comma 21, della legge n. 289/2002 prevede un piano straordinario di messa in

sicurezza degli edifici scolastici, con particolare riguardo a quelli che insistono sul territorio delle zone soggette a rischio sismico, nell'ambito del programma di infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/01.

In attuazione di detta norma sono stati predisposti due programmi stralcio, relativi a circa 1.600 interventi, di importo rispettivamente pari ad euro 193,8 milioni circa ed euro 295,2 milioni circa, approvati dal CIPE con delibere n. 102/04 e n. 143/06.

Nell'anno 2009, sono proseguite le attività relative alla stipula delle convenzioni con gli Enti interessati.

La competente struttura ministeriale ha provveduto, di concerto con il Ministero della Pubblica Istruzione, a relazionare periodicamente al CIPE in ordine all'attuazione dei predetti programmi stralcio.

Nell'ambito delle risorse del fondo infrastrutture di cui all'art. 18 lett. B) del decreto legge 185/2008, convertito in legge n.2/2009, risultano anche deliberati dal CIPE, nella seduta del 6 marzo 2009, 1.000 milioni per il finanziamento dell'edilizia scolastica sopra richiamata, con riserva di successiva definizione del programma.

Interventi per la ricostruzione in Abruzzo

Il decreto legge 28.4.09, n. 39, convertito in legge 24.6.09, n. 77, ha previsto il finanziamento del fabbisogno relativo agli interventi urgenti a favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici della Regione Abruzzo nel mese di aprile 2009, con attività da svolgersi da parte del competente Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche.

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

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna ha dato corso nel 2009 ai primi interventi urgenti sul patrimonio danneggiato dal predetto sisma, per un importo di oltre 20 m.e.

Interventi per la sicurezza delle dighe

Nel corso dell'anno 2009, sono proseguite, nonostante le gravi carenze di personale nel settore di competenza le attività riguardanti:

1. approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena;
2. realizzazione di interventi strutturali e non strutturali per la messa in sicurezza delle dighe individuate ai sensi del D.L. n. 79/2004 convertito in Legge n. 139/2004 e rivalutazione idrologico idraulica delle dighe ai sensi dell'art. 4 della medesima legge;
3. finanziamento dei progetti delle infrastrutture idriche nelle aree depresse del Mezzogiorno, vigilanza e controllo sull'attuazione dei programmi.

In merito alle attività di cui al punto 1, si sarebbero dovute effettuare mediamente, nel corso dell'anno, due visite di vigilanze per ciascuna delle 545 grandi dighe di competenza. Le gravi carenze di personale nel settore hanno, però, determinato un forte rallentamento della vigilanza in

parola; in particolare, sono state effettuate n. 857 visite di vigilanza, raggiungendo il 78,62 % di quelle previste.

Nel corso del medesimo anno 2009, sono state altresì effettuate istruttorie su 159 progetti riguardanti grandi dighe, su un totale di 167 progetti pervenuti.

Relativamente alle attività di cui al punto 2, si segnala che, con l'Ordinanza di Protezione Civile n. 3736 del 30.01.2009, è stata modificata l'organizzazione operativa e di gestione delle attività connesse al D.L. n. 79/2004. E' stato nominato un unico Commissario Delegato il quale ha avviato le attività di ricognizione delle dighe interessate. Questa nuova condizione ha comportato una rivisitazione delle procedure in atto e, conseguentemente, un riavvio delle progettazioni. Nel II semestre, le attività del Commissario sono state essenzialmente ricognitive per tutte le dighe di cui al D.L. n. 79/2004.

Relativamente allo stato dei procedimenti di rivalutazione idrologica idraulica, nel corso dell'anno 2009, sono state approvate 14 rivalutazioni rispetto all'anno 2008 in cui furono approvate 11 rivalutazioni.

Riguardo alle attività di cui al punto 3, nel corso del 2009 è stato effettuato regolarmente il monitoraggio di tutti gli interventi, sono stati finanziati n° 7 interventi, di cui n° 2 riguardano una integrazione finanziaria ad un finanziamento già assentito, mentre gli altri sono relativi a finanziamenti di nuovi interventi, per un importo complessivo di € 12.088.562,07 così suddiviso:

1. MOL/AC/02 - Realizzazione opere fognarie ed idriche nel Comune di Montenero di Bisaccia per l'importo di € 2.000.000,00;
2. PUG/AC/05 - Manutenzione straordinaria della tratta suburbana del canale Fosso Pila in agro di Cerignola per l'importo di € 3.498.562,04;
3. PUG/ACO3 - Completamento ammodernamento. Impianto di distribuzione del distretto 11 del comprensorio del Foltore con sistema automatizzato di consegna e regolazione dell'acqua per l'importo di € 3.620.000,00;
4. CAUAC/24 - Completamento Ristrutturazione rete idrica frazione Monsoreto - Comune di Dinami per l'importo di € 150.000,00;
5. CAL/AC/25 - Collegamento serbatoio in zona Ceraso e Garga - Comune di San Giovanni in Fiore per l'importo di € 700.000,00;
6. CAM/AC/02 - Impianto di trattamento acque di falda profonda di Camposauro - integrazione finanziaria per l'importo di € 463.000,00;
7. SAR/AC/10 - Interconnessione dell'adduttore Mulargia Cagliari con l'acquedotto industriale CASIC- integrazione finanziaria per l'importo di € 1.700.000,00.

Inoltre nel corso dello stesso anno, sono stati esaminati ed approvati n. 5 interventi, di seguito elencati:

1. PUG/AC/05 - Manutenzione straordinaria della tratta suburbana del canale Fosso Pila in agro di Cerignola per l'importo di € 3.498.562,04 (Regione Puglia);
2. PUG/ACO3 - Completamento ammodernamento. Impianto di distribuzione del distretto 11 del comprensorio del Fortore con sistema automatizzato di consegna e regolazione dell'acqua per l'importo di € 3.620.000,00 (Regione Puglia);
3. SAR/AC/10 - Interconnessione dell'adduttore Mulargia Cagliari con l'acquedotto industriale CASIC per l'importo di € 4.500.000,00 (Regione Sardegna);
4. CAM/AC/01 - Interventi strutturali sulle reti idriche di Ischia. Completamento Forio Panza per l'importo di € 1.029.471,22 (Regione Campania);
5. CAL/AC/25 — Collegamento serbatoio in zona Ceraso e Sarga — Comune di San Giovanni in Fiore per l'importo di € 700.000,00 (Regione Calabria).

Relativamente alle “grandi infrastrutture elettriche”, la competente struttura ha espresso il proprio parere tecnico su tutte le richieste relative agli interventi di maggiore rilevanza nazionale (n. 17), pervenute dal Gestore della Rete Nazionale (TERNA).

Circa il rapporto tra i pagamenti e le relative autorizzazioni di cassa dei programmi ai quali ineriscono l’obiettivo e le attività suindicate, si rinvia a quanto già specificato per i programmi “Opere strategiche” ed “Edilizia statale ed interventi speciali”, precisando che per il programma “Sistemi ferroviari locali” i pagamenti ammontano al 46,6 per cento circa delle autorizzazioni di cassa, mentre per il programma “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” al 26,2 per cento.

- ✓ **“Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statistico e tecnico-funzionale delle opere”**
- ✓ **“Studio delle problematiche ambientali connesse con la manutenzione delle dighe esistenti”**

Per i due obiettivi strategici sopra specificati, connessi al programma “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”, si rinvia a quanto sopra specificato in ordine agli altri due obiettivi del medesimo programma ai quali risultano collegati: “Individuazione delle problematiche connesse con la pianificazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche aventi un rilevante impatto, non solo ambientale, sul territorio”, “Armonizzazione delle normative comunitarie, nazionali e regionali”.

- ✓ **“Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo”**

L’obiettivo in parola, nell’ambito della missione “Diritto alla mobilità”, si è concentrato nell’anno 2009 sul trasporto stradale e ferroviario che insistono, rispettivamente, sui programmi: “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”, “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”.

Trasporto stradale

Per comprendere l’importanza dell’obiettivo in esame, relativamente alla modalità del trasporto stradale, basti pensare ai devastanti effetti dell’incidentalità stradale sulle persone coinvolte e sulle loro famiglie, oltre all’elevatissimo costo sociale che la stessa comporta. Al fine di incrementare la sicurezza stradale e ridurre il numero degli incidenti sul territorio nazionale, con conseguente diminuzione dei predetti effetti ed, in particolare, del numero dei morti, da ridurre, secondo le indicazioni dell’Unione europea, del 50% entro il 2010, il Ministero ha posto in essere una pluralità di interventi, tra i quali si segnalano:

Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)

Il Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all’art. 32 della L. n. 144/1999, viene attuato attraverso Programmi annuali predisposti dal Ministero e approvati dal CIPE in relazione alle risorse ad esso destinate. Tali risorse sono ripartite tra le Regioni e le Province autonome in modo proporzionale al danno sociale determinato dagli incidenti stradali (costo sociale dei morti e dei feriti). Successivamente, le Regioni, sulla base degli indirizzi del Programma e in conformità ai criteri indicati nel Piano, emanano appositi bandi (o adottano altri meccanismi di scelta) e attribuiscono le risorse alle diverse proposte delle Province e dei Comuni.

Finora sono stati varati complessivamente cinque programmi di attuazione.

Le leggi che hanno previsto risorse destinate alle finalità del Piano in parola sono la legge n.488/1999 (legge finanziaria 2000) e la legge n. 296/2006 (finanziaria 2007).

In particolare, in data 29 novembre 2002, sono stati approvati con delibera n. 100 del CIPE